ERRATUM DU 09/04/2008

DELIVRANCE, AMENDEMENT ET RENOUVELLEMENT

DES LICENCES PARTIE-66

(Personnels de maintenance avions et hélicoptères)

Correction

Page 11 correction de la numérotation à partir du § 8.6.

Les lignes corrigées sont signalées par la lettre "C" dans la marge.
Cet erratum ne concerne que l'édition FAST ; la version papier diffusée le 10/10/2007 est correcte.

EVOLUTION DU FASCICULE

CE DOCUMENT EST REVISE
LA LISTE DES PAGES EN VIGUEUR DONNE SA NOUVELLE COMPOSITION

Objet de la révision :

- Modification du 8.2 relatif à la conversion des droits acquis « aéronefs de plus de 5,7t » pour préciser la limitation à la licence de catégorie A pour les détenteurs d'un CAP maintenance aéronautique ou équivalent, ayant intégré un organisme JAR / Partie-145 entre le 01/06/2001 et le 28/09/2006.
- Amendement du § 9 pour préciser davantage la description attendue de l'expérience pour l'obtention d'une licence Partie-66.
- Ajout du § 13 relatif aux « retrait, suspension ou limitation de la licence Partie-66 » avec intégration en annexe 9 du décret n° 2007-863 du 14 mai 2007 introduisant les dispositions correspondantes.
- Modification du formulaire 19 pour y faire référence directe à la liste des types disponible sur le site internet EASA et non au fascicule P-55-16.
- Amendement de l'annexe 4.3 pour préciser la signification des signatures du verso Form 19
- Amendement de l'annexe 8 pour préciser l'intitulé de certains diplômes militaires.

LISTE DES PAGES EN VIGUEUR

Page	Ed.	Date	Rév.	Date
PG	2	11/2006	1	09/2007
EV/1	2	11/2006	1	09/2007
PV/1	2	11/2006	1	09/2007
SO/1	2	11/2006	1	09/2007
SO/2	2	11/2006	1	09/2007
1	2	11/2006	1	09/2007
2	2	11/2006	0	
3	2	11/2006	0	
4	2	11/2006	1	09/2007
5	2	11/2006	0	
6	2	11/2006	1	09/2007
7	2	11/2006	1	09/2007
8	2	11/2006	0	
9	2	11/2006	1	09/2007
10	2	11/2006	0	
11	2	11/2006	0	
12	2	11/2006	0	
13	2	11/2006	1	09/2007
14	2	11/2006	1	09/2007
15	2	11/2006	0	
16	2	11/2006	0	
17	2	11/2006	1	09/2007
A1/1	2	11/2006	0	
A1/2	2	11/2006	0	
A1/3	2	11/2006	0	
A1/4	2	11/2006	0	
A1/5	2	11/2006	0	
A1/6	2	11/2006	0	
A1/7	2	11/2006	0	

Page	Ed.	Date	Rév.	Date
A2/1	2	11/2006	0	
A3/1	2	11/2006	0	
A4/1	2	11/2006	1	09/2007
A4/2	2	11/2006		
A4/3	2	11/2006	1	09/2007
A4/4	2	11/2006	1	09/2007
A4/5	2	11/2006	0	
A5/1	2	11/2006	0	
A6/1	2	11/2006	0	
A6/2	2	11/2006	0	
A6/3	2	11/2006	1	09/2007
A7/1	2	11/2006	0	
A8/1	2	11/2006	1	09/2007
A9/1	2	11/2006	1	09/2007
A9/2	2	11/2006	1	09/2007
A9/3	2	11/2006	1	09/2007
A9/4	2	11/2006	1	09/2007
A9/5	2	11/2006	1	09/2007
A9/6	2	11/2006	1	09/2007

SOMMAIRE

1	Objet	Page 1
2.	Domaine d'application	Page 1
3.	Références	Page 1
4.	Définitions	Page 1
5.	Echéances réglementaires	Page 2
	5.1. Entrée en vigueur de la PARTIE-66 en France	Page 2
	5.2. Obligation de détention d'une licence de maintenance d'aéronef	Page 2
6.	Principes de base PARTIE-66	Page 3
	6.1. Les catégories de base	Page 3
	6.2. Les qualifications de type et de groupe	Page 4
	6.3. Les trois façons d'obtenir une licence PARTIE-66	Page 5
7.	Conditions d'obtention d'une licence PARTIE-66 : cas général	Page 5
	7.1. Catégories de base	Page 5
	7.2. Qualifications de type et de groupe (§ 66.A.45)	Page 7
8.	Conversion des droits acquis (règle du grand-père)	Page 9
	8.1. Principe	Page 9
	8.2. Aéronefs de MTOW > 5700 kg	Page 9
	8.3. Aéronefs de MTOW ≤ 5700 kg	Page 9
	8.4. Validation des droits acquis	Page 10
	8.5. Limitations	Page 11
	8.6. Cas des personnes (grands-pères) ayant obtenu des privilèges dans différents pays de l'UE	Page 11
9.	Délivrance des licences PARTIE-66	Page 12
	9.1. Constitution des dossiers de demande de licence	Page 12
	9.2. Délivrance de la licence	Page 14
10.	Révision des licences PARTIE-66	Page 15
	10.1. Constitution des dossiers	Page 15
	10.2. Délivrance de la licence modifiée	Page 16
11.	Renouvellement des licences PARTIE-66	Page 16
12.	Vol ou perte de la licence	Page 17
13	Retrait, suspension ou limitation de la Licence Partie-66	Page 17

ANNEXE 1-1 Licence PARTIE-66 Catégorie A

ANNEXE 1-2 Licence PARTIE-66 Catégorie B1-1 ou B1-3

ANNEXE 1-3 Licence PARTIE-66 Catégorie B1-2

ANNEXE 1-4 Licence PARTIE-66 Catégorie B1-4

ANNEXE 1-5 Licence PARTIE-66 Catégorie B2

ANNEXE 1-6	Licence PARTIE-66 Catégorie C tous aéronefs
ANNEXE 1-7	Licence PARTIE-66 Catégorie C aéronefs non lourds
ANNEXE 2	Modules PARTIE-66 requis par catégorie
ANNEXE 3	Appendice IV PARTIE-66
ANNEXE 4-1	AESA Form 19 : Formulaire de demande / modification / renouvellement de licence PARTIE-66 (recto)
ANNEXE 4-2	AESA Form 19 : Formulaire de demande / modification / renouvellement de licence PARTIE-66 (verso)
ANNEXE 4-3	Comment remplir l'AESA Form 19
ANNEXE 4-4	AESA Form 19 (recto)
ANNEXE 4-5	AESA Form 19 (verso)
ANNEXE 5	AESA Form 27
ANNEXE 6-1	Constitution d'un dossier de demande initiale LMA « Nouvel entrant »
ANNEXE 6-2	Constitution d'un dossier de demande initiale LMA « Grand-père sur aéronefs de MTOW > 5700 kg »
ANNEXE 6-3	Constitution d'un dossier de demande initiale LMA « Grand-père sur aéronefs de MTOW ≤ 5700 kg »
ANNEXE 7	Modèle de licence PARTIE-66
ANNEXE 8	LISTES DES DIPLOMES OU TITRES DE MECANICIEN D'ENTRETIEN AERONEF(>5,7t)
ANNEXE 9	DECRET N° 2007-863 du 14 mai 2007

1. OBJET

Le présent fascicule a pour objet de préciser la politique de mise en œuvre des exigences de qualification de la PARTIE-66 par la DGAC, les conditions de délivrance des licences et la conversion des droits acquis en application de la règle dite du "grand-père".

2. DOMAINE D'APPLICATION

Ce fascicule concerne les personnes qui souhaitent obtenir une licence PARTIE-66 pour avions et hélicoptères (quelque soit la masse maximum au décollage de l'aéronef).

Les personnels APRS pour les autres aéronefs (dirigeables, ballons, planeurs, motoplaneurs, autogires…) et les éléments d'aéronefs (y compris les moteurs/APU et les hélices) ne sont pas concernés par la licence PARTIE-66.

3. REFERENCES

Règlement (CE) N° 2042/2003 et son annexe III (PARTIE-66)
Décisions de l'AESA relatives aux AMC / GM à la PARTIE-66
Voir le site Internet de l'AESA : http://www.easa.europa.eu/home/amcgm_en.html

Ce fascicule a reçu l'accord de la DGAC par lettre n° DCS/NO/AGR 2007/2991 du 28/09/2007.

4. DEFINITIONS

Aéronef lourd : Avion de MTOW de plus de 5700 kg ou hélicoptère multi-moteurs

AESA : Agence Européenne de la Sécurité Aérienne

APRS : Approbation pour Remise en Service

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile française

GSAC : Groupement pour la Sécurité de l'Aviation Civile. Désigne dans ce fascicule un Inspecteur du Département GSAC/LF chargé des licences PARTIE-66.

Adresse :
Groupement pour la Sécurité de l'Aviation Civile
Département Licences et Formation (GSAC/LF)
72/78 Grande Rue
92314 SEVRES Cedex
France
Tel : 33 (0) 1 46 90 48 68 ou 33 (0) 1 46 90 48 69
Fax : 33 (0) 1 46 90 48 48

LMA : Licence de Maintenance d'Aéronefs

MTOW : Masse maximum au décollage (Maximum Take-Off Weight)

VADA VAlidation des Droits Acquis (dans le cadre de l'application de la règle dite du « Grand-père »)

5. ECHEANCES REGLEMENTAIRES

5.1. Entrée en vigueur de la PARTIE-66 en France

En application des articles 7.3 (f) & (g) du règlement (CE) 2042/2003, la DGAC a choisi de fixer les dates d'entrée en vigueur de la PARTIE-66 comme suit :

Avions et hélicoptères	Date d'entrée en vigueur
MTOW > 5700 kg	28 septembre 2005
MTOW ≤ 5700 kg	28 septembre 2006

La date d'entrée en vigueur a trois implications :
- à partir de cette date, la DGAC peut délivrer des licences PARTIE-66 ;
- à partir de cette date, la DGAC ne délivre plus de licence JAR-66 ;
- c'est la date de référence pour la conversion des droits acquis (dite « règle du grand-père », voir § 8) sur les avions et hélicoptères de MTOW ≤ 5700 kg.

5.2. Obligation de détention d'une licence de maintenance d'aéronef

La détention d'une licence PARTIE-66 (ou JAR-66*) est ou sera un pré-requis pour prononcer une APRS sur avion ou hélicoptère :

<table>
<tr><th colspan="2" rowspan="2">Dans un organisme PARTIE-145,
pour des aéronefs de MTOW</th><th rowspan="2">Dans un organisme PARTIE-M sous-partie F</th><th rowspan="2">Hors cadre de maintenance agréé** (tâches non complexes*** aéronefs non lourds)</th></tr>
<tr><td rowspan="2">Dès la délivrance de l'agrément PARTIE-M sous-partie F et au plus tard avant le 28/09/2008</td><td rowspan="2">A partir du 28/09/2008 pour tous les avions ou hélicoptères hors Annexe II du règlement (CE) N° 1592/2002</td></tr>
<tr><th>> 5700 kg</th><th>≤ 5700 kg</th></tr>
<tr><td>Depuis le 28/09/2006</td><td>A partir du 28/09/2008</td></tr>
</table>

* Délivrée avant l'entrée en vigueur de la PARTIE-66 par l'Autorité d'un Etat Membre de l'UE figurant sur la liste des Autorités standardisées par les JAA.

** L'obligation de licence ne s'applique pas aux tâches de maintenance listées à l'Appendice VIII de la PARTIE-M du règlement (CE) N° 2042/2003, lorsqu'elles sont réalisées par le propriétaire de l'aéronef et que :
- l'aéronef est de conception simple et de MTOW ≤ 2730 kg
- le propriétaire est titulaire d'une licence de pilote valable pour le type d'aéronef et a été jugé apte à réaliser ces tâches de maintenance.

*** Un mécanicien détenteur d'une licence Partie-66 peut délivrer l'APRS après réalisation de tâches non complexes sur des aéronefs non lourds. Les tâches non complexes sont toutes les tâches de maintenance à l'exception de celles répertoriées dans l'Appendice VII de la Partie-M,

6. PRINCIPES DE BASE PARTIE-66

6.1. Les catégories de base

La PARTIE-66 distingue les catégories de base suivantes :

1) CATEGORIE A : *Une licence de maintenance d'aéronefs de **catégorie A** autorise son titulaire à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service, après des opérations d'entretien en ligne programmées mineures et des rectifications de défauts simples, dans la limite des tâches mentionnées spécifiquement sur l'habilitation. Les prérogatives de certification sont limitées aux travaux que le titulaire de la licence a personnellement effectués dans un organisme PARTIE-145.*

2) CATEGORIE B1 : *Une licence de maintenance d'aéronefs de **catégorie B1** autorise son titulaire à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service après des opérations d'entretien, y compris sur la cellule de l'aéronef, les groupes motopropulseurs et les systèmes mécaniques et électriques. Le remplacement d'un élément avionique remplaçable (LRU) n'exigeant que des tests simples pour démontrer son bon fonctionnement, doit également être inclus dans ses prérogatives. La catégorie B1 ne pourra pas délivrer des certificats d'autorisation de remise en service après des rectifications de défauts sur des systèmes avioniques impliquant des tests autres que de simples tests de type « go - no go ».*
La catégorie B1 doit automatiquement inclure la sous-catégorie A appropriée.

3) CATEGORIE B2 : *Une licence de maintenance d'aéronefs de **catégorie B2** autorise son titulaire à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service après des opérations d'entretien sur des systèmes avioniques et électriques. La catégorie B2 devra être qualifiée catégorie A pour délivrer des certificats d'autorisation de remise en service après des opérations d'entretien mécaniques simples.*

4) CATEGORIE C : *Une licence de maintenance d'aéronefs de **catégorie C** autorise son titulaire à délivrer des certificats d'autorisation de remise en service après des opérations d'entretien en base. Les prérogatives s'appliquent à l'aéronef dans son intégralité dans un organisme Partie-145. La principale fonction de la catégorie C est de s'assurer que toutes les tâches de maintenance requises ont bien été certifiées par les personnels des catégories adéquates B1 et B2, afin de pouvoir délivrer le certificat d'autorisation de remise en service de l'aéronef.*

Les catégories A et B1 sont subdivisées en sous-catégories se rapportant aux combinaisons d'avions, d'hélicoptères, de moteurs à turbines et à pistons. Les sous-catégories sont :

- ***A1** et **B1-1** : Avions à turbines*
- ***A2** et **B1-2** : Avions moteur(s) à pistons*
- ***A3** et **B1-3** : Hélicoptères à turbines*
- ***A4** et **B1-4** : Hélicoptères moteur(s) à pistons*

Il existe deux types de catégories C :

- ***C tous aéronefs***
- ***C aéronefs non lourds seulement***

6.2. Les qualifications de type et de groupe

Pour que son titulaire puisse prononcer une APRS sur un type* spécifique d'avion ou d'hélicoptère, une licence de catégorie B1, B2 ou C doit comporter la qualification de type correspondant.

* La liste des types d'aéronefs est fournie dans l'Appendice 1 aux AMC de la PARTIE-66 du règlement (CE) N° 2042/2003 (mise à jour périodiquement par des Décisions de l'AESA) : Voir le site Internet de l'AESA : http://www.easa.europa.eu/home/regul_en.html.

Un « type d'aéronef » peut parfois regrouper plusieurs modèles/variantes.

Exemples :

. Airbus A318/A319/A320A321 (CFM56)

. Apex Aircraft (Robin) HR200/R2000 series (Lycoming)

Pour les types/modèles d'aéronefs qui ne figureraient pas dans la liste de l'AESA, le GSAC décide de l'appellation et du contenu de la qualification de type correspondante.

Toutefois pour les aéronefs non lourds et non complexes**, la licence peut aussi comporter une qualification de groupe.

** L'Appendice 1 aux AMC de la PARTIE-66 identifie les types d'aéronefs classés comme lourds ou complexes (« *requiring type training and individual type rating* ») et ceux classés comme non lourds non complexes (« *eligible for type examinations and group ratings* »).

Les groupes d'aéronefs non lourds non complexes définis pour la catégorie B1 et C sont :

- Groupe 3 (AMTE) avion multiturbines,
- Groupe 4 (ASTE) avion monoturbine,
- Groupe 5 (AMPE-MS) avion multimoteurs à pistons structure métallique,
- Groupe 6 (ASPE-MS) avion monomoteur à pistons structure métallique,
- Groupe 7 (AMPE-WS) avion multimoteurs à pistons structure bois,
- Groupe 8 (ASPE-WS) avion monomoteur à pistons structure bois,
- Groupe 9 (AMPE-CS) avion multimoteurs à pistons structure composite,
- Groupe 10 (ASPE-CS) avion monomoteur à pistons structure composite,
- Groupe 12 (HSPE) hélicoptère monomoteur à turbine,
- Groupe 13 (HSTE) hélicoptère monomoteur à pistons.

Les groupes d'aéronefs non lourds non complexes définis pour la catégorie B2 et C sont :

- avion,
- hélicoptère.

La qualification de groupe peut être :

- de « groupe-constructeur » : tous les aéronefs du groupe, du constructeur en question (exemple : avions APEX AIRCRAFT monomoteurs à pistons, structure bois) ;
- de groupe « complet » : tous les aéronefs du groupe, quel que soit le constructeur (exemple : avions bimoteurs à pistons, structure métallique).
  Une qualification de groupe complet n'est pas autorisée pour les avions multiturbines (Groupe 3 – AMTE), pour la catégorie B1 ; seules des qualifications de groupes-constructeur sont possibles.

Nota 1 : Une LMA de catégorie B ou C peut être émise sans mention de qualification de type ou de groupe, sauf pour les personnels qui obtiennent leur LMA par la règle du grand-père.

Nota 2 : Aucune mention de qualification de type ou de groupe ne figure sur les LMA de catégorie A, les personnels détenteurs d'une LMA de catégorie A suivant une formation aux tâches.

6.3. Les trois façons d'obtenir une licence PARTIE-66

Une licence PARTIE-66 peut être obtenue :

- en se conformant aux exigences de connaissances de base et d'expérience de la PARTIE-66 (voir § 7) ; ou
- en échange d'une licence JAR-66* délivrée par la DGAC, systématiquement à l'occasion du premier amendement ou renouvellement ; ou
- par conversion des droits acquis avant l'entrée en vigueur de la PARTIE-66 (règle dite du « grand-père » : voir § 8).

* Dans l'attente de l'échange, une licence JAR-66 délivrée par la DGAC est considérée comme équivalente à une licence PARTIE-66.

7. CONDITIONS D'OBTENTION D'UNE LICENCE PARTIE-66 : CAS GENERAL

Note : les modalités pratiques de demande sont décrites au § 9.

7.1. Catégories de base

L'obtention d'une licence PARTIE-66 (voir spécimen en annexe 7 de ce fascicule) ou l'ajout d'une (sous-)catégorie (voir § 6.1), est soumise aux conditions suivantes :

7.1.1. Admissibilité (§ 66.A.15)

Tout demandeur d'une LMA doit être âgé de 18 ans révolus.

7.1.2. Exigences en matière de connaissances de base (§ 66.A.25)

Démontrer, par examen, que l'on possède le niveau de connaissances de base exigé pour les modules requis, conformément à l'Appendice I de la PARTIE-66 (fascicule GSAC R-40-10). Ces niveaux de connaissances de bases exigés pour les catégories A, B1 et B2 sont représentés dans l'Appendice I de la PARTIE-66 par des indicateurs de niveaux (1, 2 ou 3) pour chaque sujet concerné. Les postulants à la catégorie C doivent satisfaire aux niveaux de connaissances de base soit de la catégorie B1 soit de la catégorie B2. Le tableau en Annexe II du présent fascicule indique les modules requis par catégorie.

Il n'est pas obligatoire de suivre une formation PARTIE-66, mais les examens de contrôle des connaissances de base PARTIE-66 doivent être passés avec succès dans des organismes de formation agréés PARTIE-147.
Les différents modules requis doivent être obtenus dans un délai maximal de 5 ans.

Cependant, il est à noter que la PARTIE-66 (§ 66.A.25 b) permet certaines dispenses d'examen, si le demandeur peut démontrer qu'il a réussi un examen équivalent pour un ou plusieurs modules particuliers du programme PARTIE-66 (le fascicule GSAC P-55-17 définit ces équivalences pour les principaux titres ou diplômes aéronautiques français).

Nota : Les formations JAR-66 suivies avec succès dans des organismes JAR-147 avant le 28/11/2004, sont reconnues équivalentes aux formations PARTIE-66 suivies dans des organismes PARTIE-147.

7.1.3. Exigences en matière d'expérience (§ 66.A.30)

Satisfaire aux conditions d'expérience du § 66.A.30 (fascicule GSAC R-40-10).

Durées minimales

Licence initiale

Les durées minimales d'expérience initiale appropriée requises sont telles que définies dans les tableaux ci-dessous.

Tableau catégories A et B :

	A réussi les examens PARTIE-147 de la cat. A ou B1-2 ou B1-4	A réussi les examens PARTIE-147 de la cat. B1-1 ou B1-3 ou B2
A suivi une formation PARTIE-147	**1 an**	**2 ans**
N'a pas suivi de formation de base PARTIE-147 mais a reçu une formation appropriée en tant que technicien qualifié	**2 ans**	**3 ans**
N'a pas suivi de formation de base PARTIE-147 et n'a pas reçu de formation technique appropriée	**3 ans**	**5 ans**

Tableau catégories C :

	Sans passer par la voie des études supérieures		Par la voie des études supérieures (diplôme d'enseignement supérieur accepté par l'autorité)
	cat. C tous aéronefs	cat. C aéronefs non lourds	cat. C tous aéronefs
A exercé les prérogatives B1-1, B1-3 ou B2 sur des aéronefs lourds, ou personnel de soutien B1-1, B1-3 ou B2 selon la Partie-145, ou une combinaison des deux. Ces prérogatives incluent 1 an en tant que personnel de soutien cat. C en base.	**3 ans**	X	X
A exercé les prérogatives B1-2, B1-4 sur des aéronefs lourds, ou personnel de soutien selon la Partie-145, ou une combinaison des deux. Ces prérogatives incluent 1 an en tant que personnel de soutien cat. C en base.	**5 ans**	X	X
A exercé les prérogatives B1, B2 sur des aéronefs non lourds, ou personnel de soutien B1 ou B2 selon la Partie-145, ou une combinaison des deux. Ces prérogatives incluent 1 an en tant que personnel de soutien cat. C en base.	X	**3 ans**	X
Expérience de travail dans un environnement d'entretien d'aéronefs civils sur une sélection représentative de travaux directement liés à l'entretien incluant 6 mois de travaux d'entretien en base.	X	X	**3 ans**

ATTENTION : Pour tous les demandeurs, **au moins une année** de l'expérience requise doit correspondre à une année **d'expérience d'entretien récente*** sur un aéronef de la catégorie / sous-catégorie pour laquelle la licence est demandée.

* Au moins 50 % des 12 mois d'expérience requise doivent être obtenus dans les 12 mois précédant la demande, le reste dans les 7 dernières années (AMC 66.A.30 (d)).

Ajout d'une nouvelle (sous-)catégorie

Les durées d'expérience requise en cas d'ajout de (sous-)catégorie sont définies dans l'Appendice IV de la PARTIE-66 (annexe 3 de ce fascicule).

Pour les ajouts de (sous-)catégorie, l'expérience récente doit être au moins de 3 mois. (§ 66.A.30 (d)).

Nature de l'expérience requise (voir aussi § 9)

L'expérience doit être **appropriée** à la catégorie de base recherchée, c'est-à-dire qu'elle devra comprendre l'ensemble des activités d'entretien des aéronefs représentatifs de la catégorie.

En particulier, une expérience limitée à des aéronefs non lourds non complexes est insuffisante pour l'attribution de la catégorie B1.1 ou B1-3. En revanche, pour la sous-catégorie B1-1, une expérience sur avions à hélices n'est pas obligatoire.

L'expérience doit être validée par l'organisme agréé dans lequel elle a été acquise. Dans le cas où l'expérience est acquise hors organisme PARTIE-145 / JAR 145 / PARTIE-M Sous-Partie F ou AEA/UEA, celle-ci devra être certifiée par le Responsable Technique de l'organisme et par l'Autorité nationale de tutelle (exemple organisme FAR 145, ...).

Expérience acquise hors maintenance d'aéronefs civils

Une expérience équivalente acquise hors maintenance d'aéronefs civils (armée, constructeurs, …) pourra être acceptée si elle est validée par l'organisme dans lequel elle a été acquise (exemple : une expérience dans les armées doit être validée par le Commandant de l'Unité ou son délégataire sous forme d'une attestation détaillée).
Cependant, une expérience **supplémentaire** en entretien d'aéronefs civils d'au moins **6 mois** pour une licence de catégorie **A** ou de **1 an** pour une licence de catégorie **B** devra être démontrée (**§ 66.A.30 (e)** et AMC).

7.2. Qualifications de type et de groupe (§ 66.A.45)

Rappels :

- Une LMA de catégorie B ou C peut être émise sans mention de qualification de type, sauf pour les personnels qui obtiennent leur LMA par la règle du grand-père.

- Aucune mention de qualification de type ne figure sur les LMA de catégorie A, les personnels détenteurs d'une LMA de catégorie A suivant une formation aux tâches.

7.2.1. Aéronefs lourds ou complexes

Une qualification de type **aéronef lourd ou complexe** (voir § 6.2) pourra être ajoutée sur la LMA si :

- Les formations et examens correspondants ont été conduits par un organisme agréé PARTIE-147 ou ont été acceptés par la DGAC ; et
- La qualification de type correspond aux catégories de base déjà inscrites sur la LMA (sauf pour la catégorie C "études supérieures" où la première QT est de niveau B1 ou B2 théorique).

Rappel : une formation de type aéronef B1 et B2 doit inclure des éléments théoriques et pratiques et se conformer à l'Appendice III de la PARTIE-66 (§ 66.A.45.d).

7.2.2. Aéronefs non lourds et non complexes

Une qualification de type **aéronef non lourd et non complexe** (voir § 6.2) pourra être ajoutée sur la LMA si :

- Une formation de type aéronef Partie-147 (ou approuvée DGAC) théorique et pratique, a été suivie avec succès, ou si
- L'examen requis a été passé avec succès dans un organisme agréé PARTIE-147 ou auprès d'un examinateur dûment habilité par la DGAC. Dans ce cas, les conditions d'expérience selon AMC 66.A.45 (h) et Appendice II des AMC PARTIE-66 doivent être satisfaites. En particulier, l'expérience pratique doit inclure une partie représentative des activités d'entretien qui se rapportent à la catégorie. Ainsi dans un groupe donné :
    - Pour le premier aéronef de chaque constructeur, la liste des tâches réalisées doit comprendre 50% des tâches répertoriées dans l'Appendice II des AMC PARTIE-66 ;
    - Pour le second aéronef de chaque constructeur, cette liste peut être réduite à 30% ;
    - Pour les aéronefs suivants de chaque constructeur la liste peut être réduite à 20%.

  L'expérience sera détaillée dans un carnet de type « log-book », soumis à l'autorité et recensant l'ensemble des tâches réalisées par le candidat.

Qualifications de groupe

Un groupe constructeur sera mentionné sur la licence dès que les conditions permettant la mention d'un 2ème type aéronef d'un même groupe et du même constructeur seront remplies et si les 2 types aéronefs sont représentatifs des types du constructeur, dans le groupe.

Un groupe complet sera mentionné sur la licence dès que les conditions permettant la mention d'un 3ème type seront réunies et si les 3 types aéronefs sont représentatifs du groupe et de constructeurs différents.

Pour la catégorie B1, un type est dit représentatif, lorsque l'aéronef comprend les systèmes mécaniques typiques du groupe (train rentrant, pressurisation, hélice à pas variable etc.).

Pour la catégorie B2, un type est dit représentatif lorsque l'aéronef comprend les systèmes avioniques typiques du groupe (radio, pilote automatique, EFIS, directeur de vol, etc.).

L'obtention d'un groupe multimoteurs permet de rajouter automatiquement le groupe monomoteur correspondant (exemple : la détention du groupe avion multimoteurs à pistons structure métallique AMPE-MS permet de rajouter automatiquement le groupe avion monomoteur à pistons structure métallique ASPE-MS).

8. CONVERSION DES DROITS ACQUIS (REGLE DU GRAND-PERE)

Le cas des personnels ayant acquis des droits dans plusieurs pays de l'Union Européenne, est traité au § 8.6.

8.1. Principe

Une personne ayant acquis des droits en France avant la date de référence applicable ne sera pas tenue de passer des examens pour obtenir une licence PARTIE-66 avec d'éventuelles limitations :

	Aéronefs MTOW > 5,7 t	**Aéronefs MTOW ≤ 5,7 t**
Date de référence	1 juin 2001	28 septembre 2006

8.2. Aéronefs de MTOW > 5700 kg

Une personne est (ou sera) considérée comme ayant acquis des droits dans un organisme JAR-145 français (basé en France) si :

- elle était habilitée APRS ou éligible* APRS dans l'organisme JAR-145 avant le 01/06/2001, ou
- elle était « en cours de qualification ** » APRS dans l'organisme JAR-145 avant le 01/06/2001, et a achevé son cursus de qualification (formation de base + expérience et formation de type selon les procédures MOE en vigueur avant le 01/06/01) **avant le 28/09/08**, ou
- elle était « en cours de qualification ** » au 01/06/2001, entrée dans l'organisme JAR/PARTIE-145 après le 01/06/2001 mais **avant le 28/09/2006**, et elle a achevé son cursus de qualification (**expérience et formation de type requise par la PARTIE-66** + formation de base***) **avant le 28/09/08.**

* Eligible APRS désigne une personne qui avait le niveau de qualification requis, avant le 01/06/2001, en matière de formation et d'expérience, pour être habilité APRS par l'organisme JAR 145 qui l'employait, mais qui ne disposait pas de cette habilitation.

** Pour être considéré « en cours de qualification » il faut avoir achevé ou au moins commencé avant le 01/06/2001, une formation de base nationale couverte par un diplôme listé en annexe 8.

*** Pour une licence de catégorie B le niveau minimum du diplôme ou titre requis doit être équivalent au niveau du BAC PRO. Les titulaires d'un CAP maintenance aéronautique ou équivalent peuvent accéder à une licence de catégorie A uniquement.

8.3. Aéronefs de MTOW ≤ 5700 kg

8.3.1. Principe général

Se référer au Bulletin d'Information GSAC N° BI 2006/04.

Une personne est (ou sera) considérée comme ayant acquis des droits en France si elle était habilitée APRS ou éligible APRS* ou « en cours de qualification ** » avant le 28/09/2006.
Le personnel « en cours de qualification » devra répondre aux exigences d'expériences requises par la PARTIE-66.
De manière générale, toute qualification de type aéronef obtenue après le 28/09/2006 devra être conforme à la PARTIE-66.

NOTA : Si une personne a cessé toute activité dans le domaine de la maintenance aéronautique depuis plus de 15 ans, ses droits acquis ne pourront être validés que si cette personne satisfait aux exigences d'expérience récente et de qualification de type de la PARTIE-66.

Toute licence PARTIE-66 de catégorie B1 ou B2 ou C délivrée en application de la règle du grand-père, devra comporter au moins, la mention d'un type aéronef.

* Eligible APRS désigne :
- Personnel anciennement habilité APRS dans un atelier agréé, ou
- Personnel qui a le niveau de qualification requis en matière de formation et d'expérience pour être habilité APRS par l'atelier agréé qui l'emploie, mais qui ne dispose pas de cette habilitation, ou
- Personnel qui est, ou a été, responsable de l'entretien d'un aéronef sous CDN ou CDNS à 1 an ou sous certificat restreint (CNRA, CNRAC, CNSK, CDNR) à 3 ans.

** Pour être considéré « en cours de qualification » il faut avoir achevé ou au moins commencé avant le 28/09/2006, une formation de base nationale couverte par un titre ou diplôme listé dans l'annexe 4 du Bulletin d'Information GSAC N° BI 2006/04. Si le postulant possède un titre ou diplôme ne figurant pas dans cette liste, le GSAC se prononcera au cas par cas sur sa recevabilité.

8.3.2. Reconnaissance des qualifications de type militaires pour les aéronefs de MTOW ≤ 5700 kg

La mention d'une qualification aéronef sera portée sur la licence :

- Soit par validation d'une expérience sur le type acquise avant le 28 septembre 2006 (cette validation est matérialisée sur le VADA).
- Soit par validation d'une expérience acquise en environnement militaire avant le 28 septembre 2006. Pour cela, le postulant fournira un dossier complémentaire détaillant le(s) type(s) aéronefs, et les domaines de maintenance couverts. L'expérience acquise devra être validée par le Commandant de l'Unité ou son Délégataire sous forme d'une attestation détaillée.
- Soit enfin par reconnaissance de la formation de type militaire pour un « appareil de type équivalent » pourvu que cette qualification ait été délivrée avant le 28 septembre 2006. Dans ce dernier cas, la démonstration de l'équivalence porte sur la définition de l'appareil et son manuel d'entretien ; cette démonstration est à la charge du postulant.

8.4. Validation des droits acquis

Les droits acquis par les personnels sur aéronefs de MTOW > 5,7 t ont été validés au sein des organismes JAR-145. Les personnels relevant de la règle du grand-père et qui n'auraient pas eu leurs droits validés, peuvent toutefois adresser leur demande de licence au GSAC/LF.

Les droits acquis par les personnels sur aéronefs de MTOW ≤ 5,7 t sont en cours de validation (voir le Bulletin d'Information GSAC N° BI 2006/04). Les personnels relevant de la règle du grand-père et qui n'auraient pas eu leurs droits validés, peuvent toutefois adresser leur demande de licence au GSAC/LF.

Rappel : Après le 01 juin 2001 (pour les aéronefs de MTOW > 5700 kg) et après le 28 septembre 2006 (pour aéronefs de MTOW ≤ 5700 kg), toute extension de droits acquis (ajout et/ou modification de (sous)catégorie, ajout d'un type aéronef) devra être conforme à la PARTIE-66 pour pouvoir être apposée sur la licence lors de son édition.

8.5. Limitations

Une licence délivrée en application de la règle du grand-père est fonction des droits acquis et pourra contenir des limitations si les droits acquis ne correspondent pas à une catégorie ou sous-catégorie de base complète de la PARTIE-66 (A, B1, B2, C).

En particulier, lorsque les droits auront été acquis uniquement sur des aéronefs de MTOW ≤ 5,7t (selon la règle du grand-père), le domaine d'habilitation B1 (ou A1 ou B2 ou C) sera systématiquement limité aux aéronefs de MTOW ≤ 5,7t.

La levée des éventuelles limitations, ainsi que l'ajout d'une catégorie ou sous-catégorie de base est possible à condition de passer avec succès les examens et de répondre aux critères d'expérience requis par la PARTIE-66. Le fascicule GSAC P-55-18 décrit toutes les exigences relatives aux conditions de levée des limitations portées sur les licences PARTIE-66.

C 8.6. Cas des personnes (grands-pères) ayant obtenu des privilèges dans différents pays de l'UE

Ce paragraphe précise quelle sera l'autorité qui devra convertir les privilèges acquis (règle du "grand-père"), lorsque ceux-ci ont été obtenus dans différents pays de l'UE.

C 8.6.1. Le détenteur de plusieurs licences nationales (licence CAA-UK, etc.) peut choisir l'une des autorités de délivrance de ces licences pour obtenir une licence PARTIE-66 par conversion. Cette licence de conversion ne prendra en compte que les privilèges couverts par la licence initiale délivrée par l'autorité choisie, à moins que le postulant ne présente une ou plusieurs AESA form 27 (Annexe 5) dûment remplie(s) précisant les privilèges additionnels qui seraient convertibles et qui ont été accordés par l'autre ou les autres autorité(s).

C 8.6.2. Le demandeur ne détenant pas de licence nationale doit faire valider ses droits acquis auprès de l'autorité qui lui a délivré des privilèges en dernier. Des privilèges additionnels accordés par une ou plusieurs autre(s) autorité(s) peuvent être ajoutés si le postulant présente une ou plusieurs AESA form 27 dûment remplie(s) précisant les privilèges additionnels qui seraient convertibles et qui ont été accordés par l'autre ou les autres autorité(s).

C 8.6.3. Si le demandeur détient une licence étrangère (hors UE) validée par une autorité UE, il peut obtenir la conversion de cette licence par l'autorité UE qui a réalisé la validation de cette licence. Cependant il est de la responsabilité de cette autorité de s'assurer que cette licence validée peut être convertie en licence Partie-66. Par exemple les licences étrangères (hors UE) validées temporairement ou sous dérogation peuvent être considérées comme non convertibles en licences Partie-66.

8.6.4. Les personnels qui ont détenu des privilèges dans plusieurs pays membres de l'UE comme spécifié au § 8.6.2 et au § 8.6.3 ci-dessus, peuvent obtenir la mention de ceux-ci sur leur licence de conversion par l'autorité de délivrance de cette licence, seulement si cela est recommandé par l'autre ou les autres autorité(s) par une ou des AESA form 27. Ces AESA form 27 doivent être présentées à l'autorité au moment de la demande de conversion, la conversion devant se faire en une seule fois. Les AESA form 27 produites après délivrance de la licence PARTIE-66 de conversion peuvent ne pas être acceptées.

9. DELIVRANCE DES LICENCES PARTIE-66

Attention : Il n'est pas permis de postuler à la LMA dans plusieurs pays de l'Union Européenne.

9.1. Constitution des dossiers de demande de licence

Dans le cas d'un organisme de maintenance agréé ayant intégré dans son manuel de procédures le traitement des demandes de licences, le demandeur devra présenter son dossier de demande de licence au "service licence" de son employeur. Le dossier sera transmis au GSAC/LF, après validation de l'expérience et contrôle du dossier par l'organisme.

Dans les autres cas, le demandeur devra **adresser** son dossier directement au GSAC/LF.

Le tableau ci-dessous indique les annexes de ce fascicule qui synthétisent l'ensemble des documents à fournir pour constituer un dossier de demande de LMA exhaustif :

1	Constitution d'un dossier de demande initiale LMA « Nouvel entrant » = Non grand-père	Annexe 6-1
2	Constitution d'un dossier de demande initiale LMA « Grand-père sur aéronefs de MTOW > 5700 kg »	Annexe 6-2
3	Constitution d'un dossier de demande initiale LMA « Grand-père aéronefs de MTOW ≤ 5700 kg »	Annexe 6-3

Si le postulant cumule les cas 2 et 3 ci-dessus, il adressera au GSAC les deux dossiers constitués séparément.

Dans tous les cas, le dossier sera constitué des documents suivants :

- **Copie d'une pièce d'identité** avec photographie, en cours de validité (carte nationale d'identité ou passeport).

- **Copie d'un justificatif de domicile** si l'adresse de la pièce d'identité diffère de celle figurant sur l'AESA Form 19).

- **Copie des titres ou diplômes de formation/ examens de base** :

  Les personnels ne relevant pas de la règle du grand-père doivent présenter des certificats de formation et/ou d'examen PARTIE-147 ou reconnus par la DGAC et couvrant l'ensemble d'une catégorie ou sous-catégorie de base.

  Les personnels relevant de la règle du grand-père doivent présenter les titres ou diplômes de base (éventuellement non PARTIE-147), ayant permis l'obtention de leur APRS ou éligibilité. Pour les postulants qui ont déposé des VADA, il s'agit des titres et diplômes déclarés sur ces formulaires.

- **Original de l'AESA Form 19** (sur une seule feuille) : ce formulaire est dûment complété et signé par le demandeur au recto. L'expérience attestée au verso de la Form 19 doit :

  - être datée (date et durée),
  - indiquer le lieu où elle a été acquise,

- être contresignée par l'organisme dans lequel elle a été acquise (signature du responsable autorisé + cachet de l'entreprise), ou, dans le cas d'une expérience acquise hors cadre agréé, par toute personne appropriée (exemple : propriétaire de l'aéronef, etc.). Ces informations "expériences" doivent s'appuyer sur d'autres éléments, être contrôlables à la demande. Par exemple, par un système d'enregistrement interne de l'organisme de maintenance, par des copies d'APRS, par des copies de page de garde de cartes de travail. Pour des interventions lourdes, par des copies de notes de service déclarant l'affectation d'une personne dans un poste donné, par des copies des cartes APRS, par des attestations de clients, etc.
- indiquer la nature de l'expérience : ligne, base, types aéronefs, spécialité, principales tâches représentatives (une description exhaustive tâche par tâche n'est pas nécessaire), etc. Pour les catégories A et B, cette expérience doit être une expérience pratique de réalisation/contrôle de tâches d'entretien. Pour l'obtention de la catégorie C à partir de la catégorie B, l'expérience sera une expérience de délivrance APRS (ligne) ou en tant que personnel de support catégorie C (base, mini 1 an).
- Par contre, une simple indication du nombre d'années d'expérience n'est pas suffisante, celle-ci doit être datée (au moins par périodes), par exemple pour une catégorie B1-1 :
  - du 10/09/04 au 28/07/06 : réalisation de tâches d'entretien hangar sur Boeing 747-400 à AIR XXX : visites journalières, visites hebdomadaires, changement de roues et freins, réalisation de petits dépannages, remplacement de 2 pompes hydrauliques (EDP et ADP) et de pompes carburant (BP et HP), participation à 2 changements moteurs dont un en escale, participation à 5 visites A et 2 visites C avec réalisation de graissages trains / commandes de vol et d'inspection structurales, conduite de dépannages électriques et remplacement de câblages électriques ;
  - du 29/07/06 au 10/09/07 : intervention en grand entretien sur Boeing 777 à XXX Airways au poste des trains et des commandes de vol (remplacement et réglage et essai des différents éléments), …
- Exemple pour la catégorie C :
  - du 10/04/04 au 10/08/07 : personnel de soutien B1 catégorie C à AIR XXX dans le cadre de visites A (12) et C (5) B777. ou
  - du 10/03/04 au 10/09/06 : personnel habilité APRS à XXX Airways cat. B2 A340 et A330 escale de Rome et du 12/08/06 au 15/09/07 personnel de soutien B2 catégorie C à AIR XXX dans le cadre de visites A (6 visites) et C (2 visites) A330.

(toutes les interventions ne doivent pas impérativement être listées mais seulement les tâches les plus représentatives de la catégorie visée).

L'expérience doit être appropriée à la catégorie demandée et couvrir la majorité des systèmes aéronefs (systèmes mécaniques et électriques, moteurs, structure, ... pour la catégorie B1 par exemple). Une expérience limitée à la cabine ou sur un poste de grand entretien n'est pas suffisante pour obtenir une licence.

Si l'expérience a été obtenue dans plusieurs organismes d'entretien, il est possible de lister les expériences acquises dans les différents ateliers, au dos de la Form 19, en les faisant valider par chaque organisme (signature + tampon de l'entreprise). Cette signature (annexe 4.3 n° 23) valide l'expérience listée mais ne signifie pas que celle-ci est suffisante pour la délivrance de la licence.

Des documents peuvent être annexés à l'AESA Form 19 à condition qu'ils soient contresignés par l'organisme (ou la personne) les validant. Ces documents doivent être référencés sur la Form 19.

Pour les grands-pères ayant obtenu des privilèges différents, dans différents organismes d'entretien, il est nécessaire de compléter une AESA Form 19 par organisme.

Nota : Un livret d'enregistrement de l'expérience en maintenance est recommandé (guide disponible dans le fascicule P-45-44 ou BI 2005/03). Une copie peut être jointe au dossier pour attester de l'expérience du postulant. Une simple attestation de l'organisme d'entretien n'est pas suffisante.

Les AESA Form 19 incomplètes ou incorrectement renseignées ne pourront pas être prises en compte.

Selon les cas, le demandeur présentera dans son dossier :

Pour les demandeurs de LMA de catégorie B1, B2 ou C :

- Copie des certificats de stage et d'examen de formation de type pour les aéronefs lourds ou complexes et/ou attestations de réussite à l'examen pour les aéronefs non lourds et non complexes ainsi que les carnets « log-book » détaillant les tâches pratiques réalisées.

Pour les personnels relevant de la règle du grand-père :

- **aéronefs de MTOW > 5700 kg :**
  - copie des notifications d'habilitations APRS JAR145 couvrant des périodes antérieures au 1er juin 2001 ou attestation d'éligibilité à l'APRS (attestation établie par un organisme PARTIE-145 en accord avec les procédures d'habilitation du même organisme, en vigueur au 1er juin 2001) ;
  - copie de tous les certificats de formation/examens de type aéronefs Jar147 ou Part-147 ou cours approuvés DGAC obtenus après le 1er juin 2001.

- **aéronefs de MTOW ≤ 5700 kg :**
  - copie des notifications d'habilitations APRS Partie-145/JAR145/AEA/UEA couvrant des périodes antérieures au 28/09/2006 ou attestation d'éligibilité à l'APRS (attestation établie par un organisme agréé Partie-145/JAR145/AEA/UEA, en accord avec les procédures d'habilitation du même organisme, en vigueur jusqu'au 28/09/2006). L'attestation d'éligibilité peut aussi se faire sur l'AESA Form 19. Dans le cadre hors agrément (VADA 1bis/2bis), cette éligibilité APRS est signée par le propriétaire de l'aéronef ;
  - copie des VADA. Si pas de VADA, joindre au dossier tous les documents requis selon l'annexe 1 du Bulletin d'Information GSAC BI 2006/04 ;
  - copie de toutes les qualifications de types aéronefs (lorsque la case QT a été cochée dans les VADA) ;
  - éventuellement, copie des livrets d'enregistrement de l'expérience en maintenance (carnet de mécanicien en aviation générale, ou autres), ou tous les moyens équivalents utilisés pour justifier de l'expérience (voir aussi le fascicule P-45-44).

9.2. Délivrance de la licence

Le dossier sera étudié par le GSAC. Si le dossier est recevable, le GSAC établira la LMA et la transmettra par courrier au demandeur. Si le dossier n'est pas recevable, et ne peut pas le devenir dans un délai raisonnable, il sera retourné au demandeur accompagné d'un courrier explicatif de refus.

10. REVISION DES LICENCES PARTIE-66

La licence PARTIE-66 est révisée par l'Autorité (DGAC, CAA-UK, LBA, …) qui l'a émise. Pour les licences DGAC, le GSAC/LF instruira les demandes de révision.

10.1. Constitution des dossiers

10.1.1. Changement d'adresse

Le demandeur constitue un dossier de révision avec les documents suivants :

- Original de l'AESA Form 19 : ce formulaire est dûment complété et signé par le demandeur au recto. La case "Amendement de licence" sera cochée (annexe 5-3 item 16) et les mentions "demande initiale" et "renouvellement" seront barrées (annexe 5-3 item 19).
- Original de la LMA.
- Copie d'un justificatif de domicile.

10.1.2. Changement d'état-civil

Le demandeur constitue un dossier de révision avec les documents suivants :

- Original de l'AESA Form 19 : ce formulaire est dûment complété et signé par le demandeur au recto. La case "Amendement de licence" sera cochée (annexe 5-3 item 16) et les mentions "demande initiale" et "renouvellement" seront barrées (annexe 5-3 item 19).
- Original de la LMA.
- Copie de la nouvelle pièce d'identité ou attestation officielle de changement d'état-civil.

10.1.3. Ajout d'une catégorie, ou sous-catégorie de base, levée des limitations

Le demandeur constitue un dossier de demande de révision avec les documents suivants :

- Original de l'AESA Form 19 : ce formulaire est dûment complété et signé par le demandeur au recto (la case "Amendement de licence" sera cochée (annexe 5-3 item 16) et les mentions "demande initiale" et "renouvellement" seront barrées (annexe 5-3 item 19). L'expérience (appropriée à la nouvelle catégorie ou sous catégorie de base demandée) sera attestée au verso de la Form 19 (voir consignes au § 9.1).
- Original de la LMA.
- Copie des certificats de formation et/ou d'examen PARTIE-147 couvrant l'ensemble de la catégorie ou sous-catégorie de base demandée, ou l'ensemble des modules / sous-modules requis pour lever la limitation.

Dans le cas particulier où le postulant est déjà titulaire d'une licence Partie-66 pour aéronefs de MTOW > 5,7t et souhaite amender sa licence afin de prendre en compte les aéronefs de MTOW ≤ 5,7t, cocher la case "Amendement de licence" puis se référer au § 9.1 pour la constitution du dossier.

10.1.4. Ajout d'une qualification de type ou de groupe

Le demandeur constitue un dossier de demande de révision avec les documents suivants :

- Original de l'AESA Form 19 : ce formulaire est dûment complété et signé par le demandeur au recto. La case "Amendement de licence" sera cochée (annexe 4-3 item 16) et les mentions "demande initiale" et "renouvellement" seront barrées (annexe 4-3 item 19). La qualification de type à ajouter sur la licence sera précisée (annexe 4-3 item 18).
  Dans le cas des aéronefs non lourds non complexes, l'expérience (appropriée à la qualification de type) sera attestée au verso de la Form 19.

- Original de la LMA.

- Copie des certificats de stage et d'examen de formation de type PARTIE-147 (ou cours approuvé par la DGAC) pour les aéronefs lourds ou complexes, copie de l'attestation de réussite à l'examen pour les aéronefs non lourds et non complexes ainsi que carnet « log-book » des tâches pratiques réalisées. Dans le cas de certificats PARTIE-147 (ou cours approuvé par la DGAC) qui n'attestent pas de la partie pratique de la qualification, la copie du livret de formation pratique réalisée dans un organisme PARTIE-145 / PARTIE-M Sous-Partie F ou AEA/UEA, devra être jointe au dossier de demande.

10.2. Délivrance de la licence modifiée

Le dossier sera étudié par le GSAC/LF. Si le dossier est recevable, le GSAC modifiera la LMA et la transmettra par courrier au demandeur. Si le dossier n'est pas recevable, et ne peut pas le devenir dans un délai raisonnable, il sera retourné au demandeur accompagné d'un courrier explicatif de refus.

Nota: Pour les modifications concernant l'adresse, l'état civil ou les catégories de base, une nouvelle LMA est éditée.

11. RENOUVELLEMENT DES LICENCES PARTIE-66

11.1. La licence PARTIE-66 a une validité de **5 ans** (voir Nota ci-dessus) et peut être renouvelée pour des périodes maximales de 5 ans ; il est alors vérifié :

- la conformité de la licence aux informations contenues dans le fichier informatique,
- la validité de l'adresse.

11.2. Le postulant doit remplir une AESA Form 19 et la transmettre (entre 3 mois et 1 mois minimum avant la date d'échéance) avec sa licence, une copie de pièce d'identité ayant une photographie (carte nationale d'identité ou passeport) au GSAC/LF. L'organisme d'entretien employeur, peut soumettre ces documents au nom du détenteur de la licence, s'il a une procédure dans son Manuel de spécifications précisant les conditions dans lesquelles il peut le faire.

11.3. Le GSAC vérifie les éléments cités au § 9.1 et, s'ils sont satisfaisants, renouvelle la licence et la transmet par courrier au demandeur.

11.4. Si la licence transmise par le demandeur comporte des informations différentes de celles du fichier informatique du GSAC, une enquête sera conduite par le GSAC.

11.5. Si le GSAC ne peut obtenir une justification acceptable concernant les différences observées entre la licence et les informations du système informatique, la licence ne sera pas renouvelée et la DGAC en sera informée.

12. VOL OU PERTE DE LA LICENCE

En cas de perte ou de vol de la licence il sera possible sur demande au GSAC/LF, en utilisant la Form 19 (en rayant les mentions inutiles de l'en-tête du formulaire et en y ajoutant « **demande de duplicata** ») d'obtenir un duplicata. Ce formulaire devra être accompagné dans le cas du vol ou perte, d'une déclaration de vol / perte faite en gendarmerie ou dans un commissariat de police.

13. RETRAIT, SUSPENSION OU LIMITATION DE LA LICENCE PARTIE-66

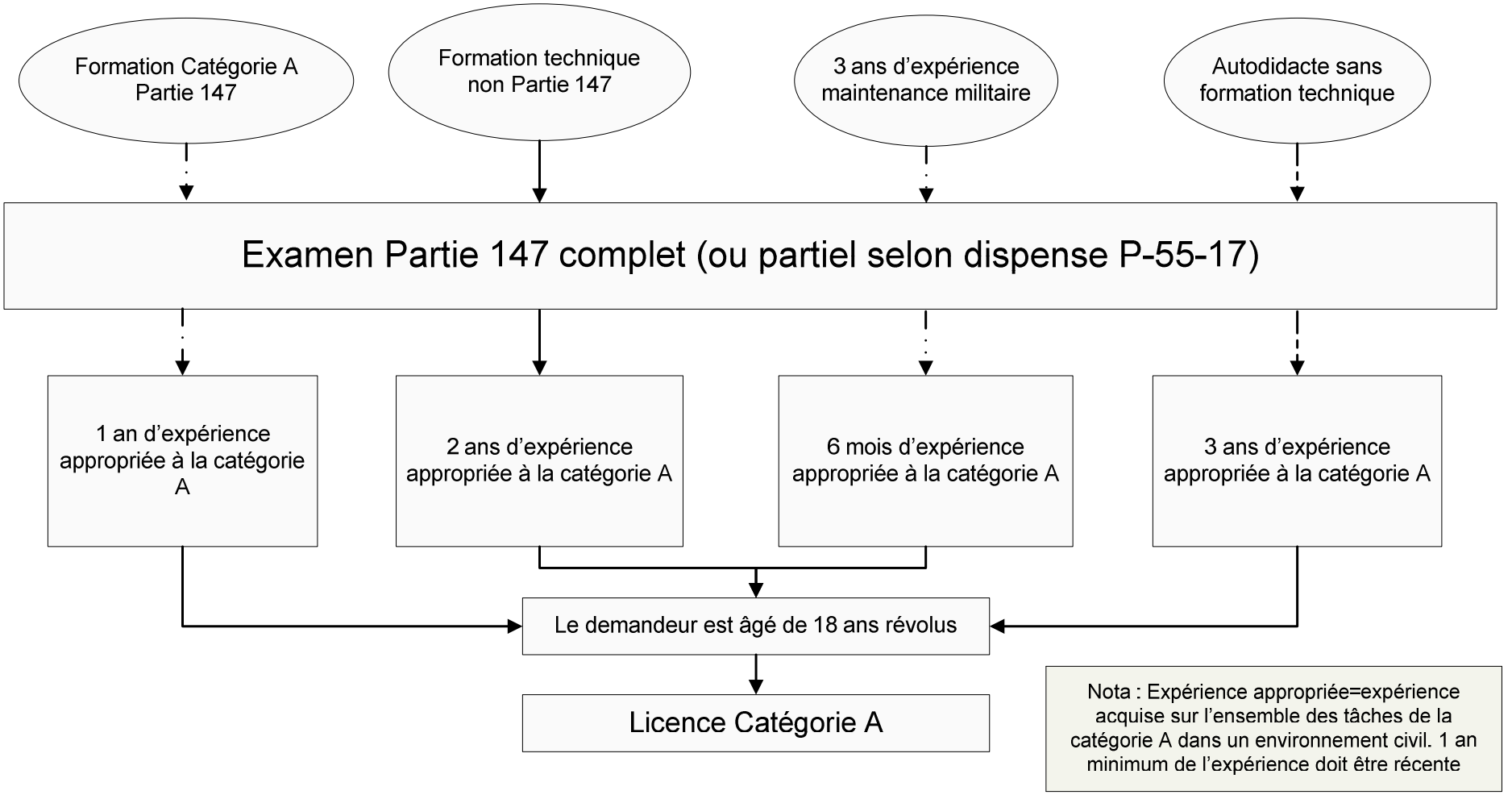
Selon le § 66.B.500 de la Partie-66 sous-partie F, l'autorité compétente doit suspendre, limiter ou retirer la licence Partie-66 lorsqu'elle a identifié un problème de sécurité ou si elle a la preuve claire que la personne a effectué ou a participé à une ou plusieurs des activités suivantes :

1. avoir obtenu la licence de maintenance d'aéronefs et/ou des prérogatives de certification par falsification des preuves documentaires présentées ;
2. ne pas avoir exécuté un entretien demandé et n'en avoir pas rendu compte à l'organisme ou à la personne qui a demandé l'entretien ;
3. ne pas avoir exécuté l'entretien requis résultant de sa propre inspection et n'en avoir pas rendu compte à l'organisme ou à la personne pour lequel il avait été prévu d'effectuer l'entretien ;
4. avoir fait preuve d'entretien négligent ;
5. avoir falsifié l'enregistrement de l'entretien ;
6. avoir délivré un certificat d'autorisation de remise en service en sachant que l'entretien spécifié sur le certificat de remise en service n'a pas été effectué ou sans vérifier qu'un tel entretien a été réalisé ;
7. avoir procédé à la réalisation de l'entretien ou à la délivrance d'un certificat d'autorisation de remise en service sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue ;
8. avoir délivré un certificat de remise en service alors qu'il n'y avait pas de conformité avec la présente Partie.

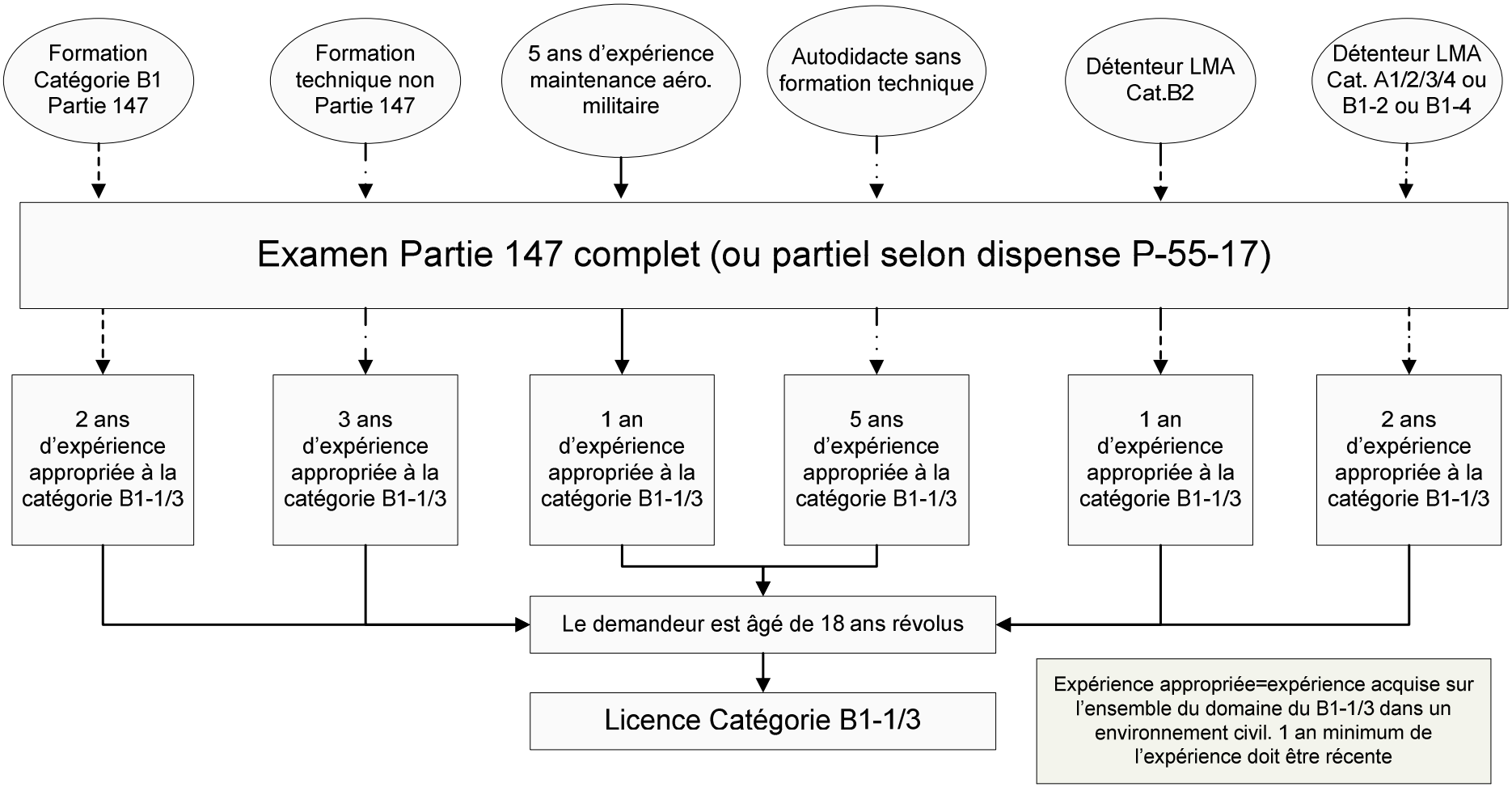
Le Décret n° 2007-863 du 14 mai 2007 (annexe 9) modifie le code de l'aviation civile notamment en matière de sanctions administratives, notamment les articles R. 160-1 II, 160-2 et 160-6.
Ces modifications introduisent les sanctions applicables lorsque le détenteur de la licence de maintenance d'aéronefs commet, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, une des actions énumérées dans le § 66.B.500 (liste ci-dessus).

ANNEXE 1 – DIFFERENTES CONDITIONS D'ACCES

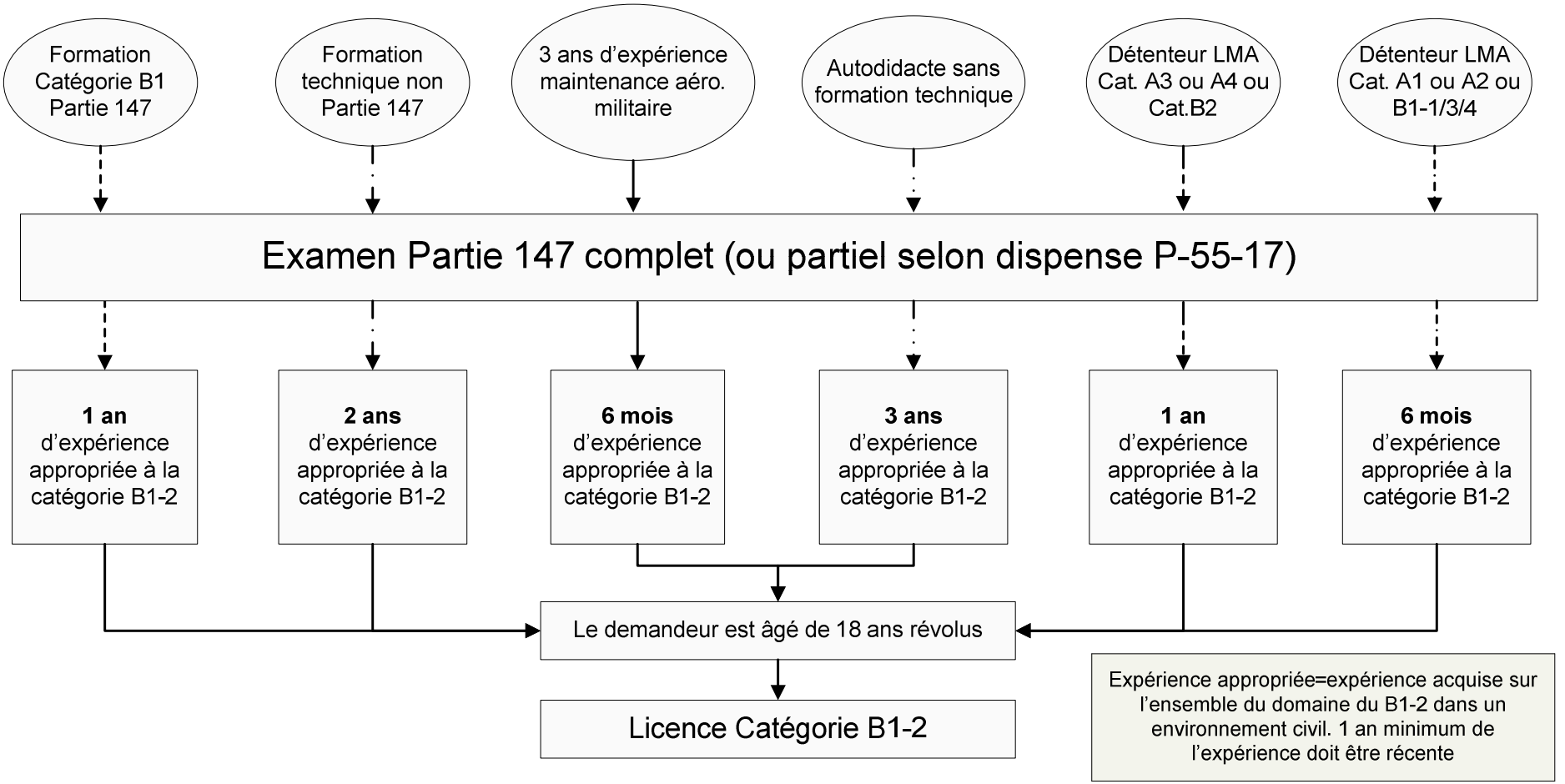
ANNEXE 1.1 – Licence PARTIE-66 Catégorie A


Formation Catégorie A Partie 147
Formation technique non Partie 147
3 ans d'expérience maintenance militaire
Autodidacte sans formation technique
Examen Partie 147 complet (ou partiel selon dispense P-55-17)
1 an d'expérience appropriée à la catégorie A
2 ans d'expérience appropriée à la catégorie A
6 mois d'expérience appropriée à la catégorie A
3 ans d'expérience appropriée à la catégorie A
Le demandeur est âgé de 18 ans révolus
Licence Catégorie A
Nota : Expérience appropriée=expérience acquise sur l'ensemble des tâches de la catégorie A dans un environnement civil. 1 an minimum de l'expérience doit être récente

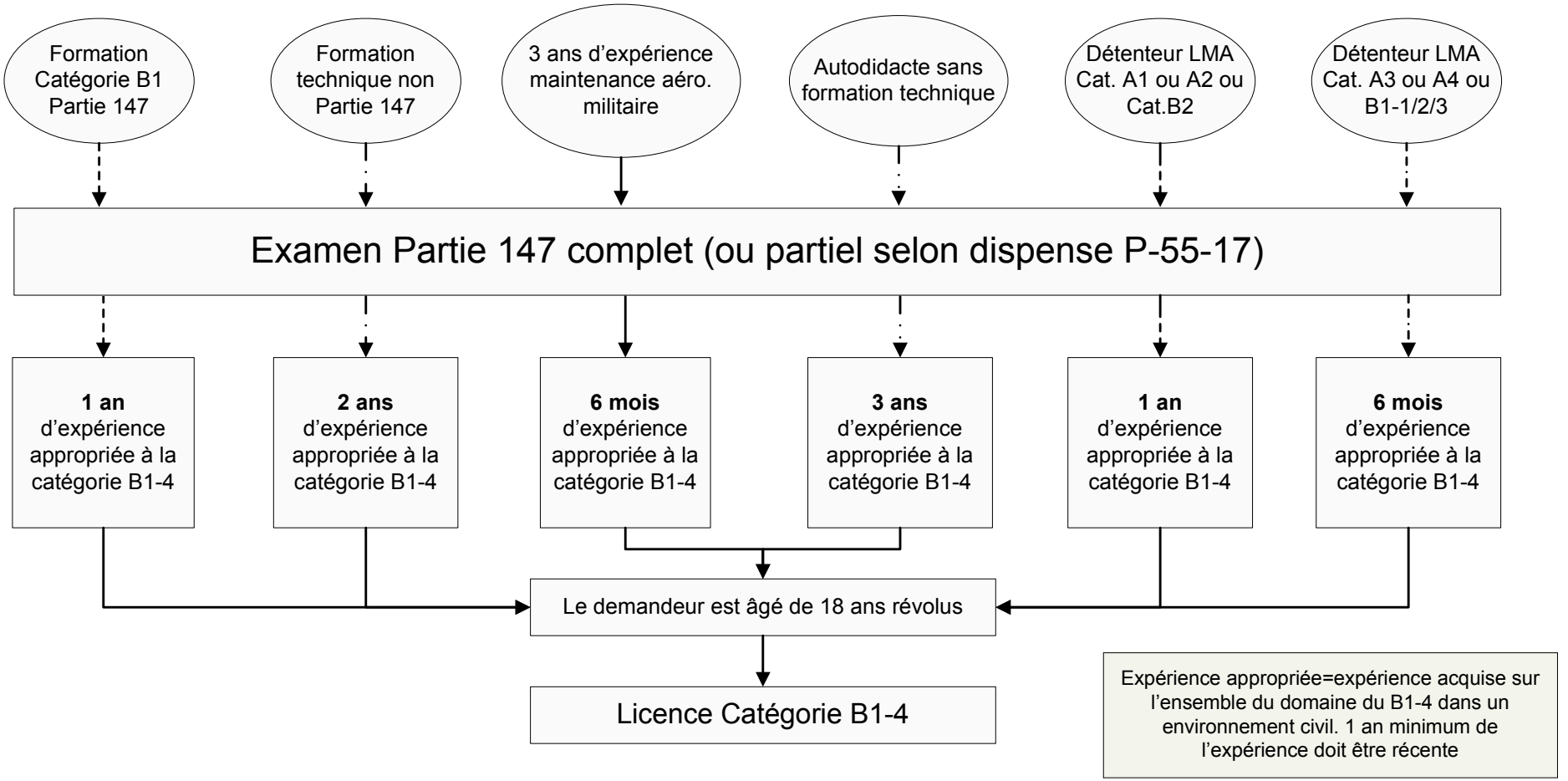
ANNEXE 1.2 – Licence PARTIE-66 Catégorie B1-1 ou B1-3


Formation Catégorie B1 Partie 147
Formation technique non Partie 147
5 ans d'expérience maintenance aéro. militaire
Autodidacte sans formation technique
Détenteur LMA Cat.B2
Détenteur LMA Cat. A1/2/3/4 ou B1-2 ou B1-4
Examen Partie 147 complet (ou partiel selon dispense P-55-17)
2 ans d'expérience appropriée à la catégorie B1-1/3
3 ans d'expérience appropriée à la catégorie B1-1/3
1 an d'expérience appropriée à la catégorie B1-1/3
5 ans d'expérience appropriée à la catégorie B1-1/3
1 an d'expérience appropriée à la catégorie B1-1/3
2 ans d'expérience appropriée à la catégorie B1-1/3
Le demandeur est âgé de 18 ans révolus
Licence Catégorie B1-1/3
Expérience appropriée=expérience acquise sur l'ensemble du domaine du B1-1/3 dans un environnement civil. 1 an minimum de l'expérience doit être récente

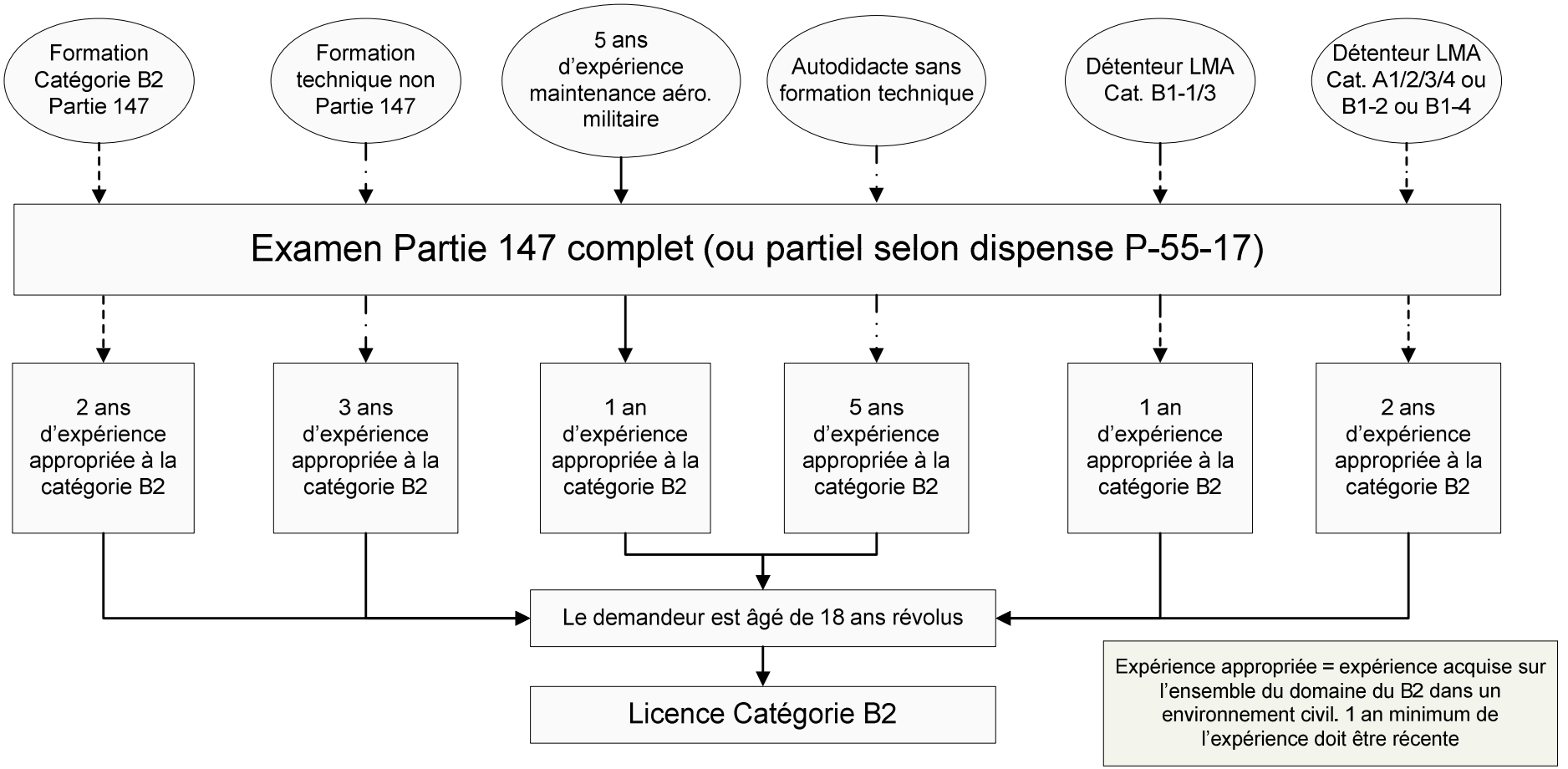
ANNEXE 1.3 – Licence PARTIE-66 Catégorie B1-2


Formation Catégorie B1 Partie 147
Formation technique non Partie 147
3 ans d'expérience maintenance aéro. militaire
Autodidacte sans formation technique
Détenteur LMA Cat. A3 ou A4 ou Cat.B2
Détenteur LMA Cat. A1 ou A2 ou B1-1/3/4
Examen Partie 147 complet (ou partiel selon dispense P-55-17)
1 an d'expérience appropriée à la catégorie B1-2
2 ans d'expérience appropriée à la catégorie B1-2
6 mois d'expérience appropriée à la catégorie B1-2
3 ans d'expérience appropriée à la catégorie B1-2
1 an d'expérience appropriée à la catégorie B1-2
6 mois d'expérience appropriée à la catégorie B1-2
Le demandeur est âgé de 18 ans révolus
Licence Catégorie B1-2
Expérience appropriée=expérience acquise sur l'ensemble du domaine du B1-2 dans un environnement civil. 1 an minimum de l'expérience doit être récente

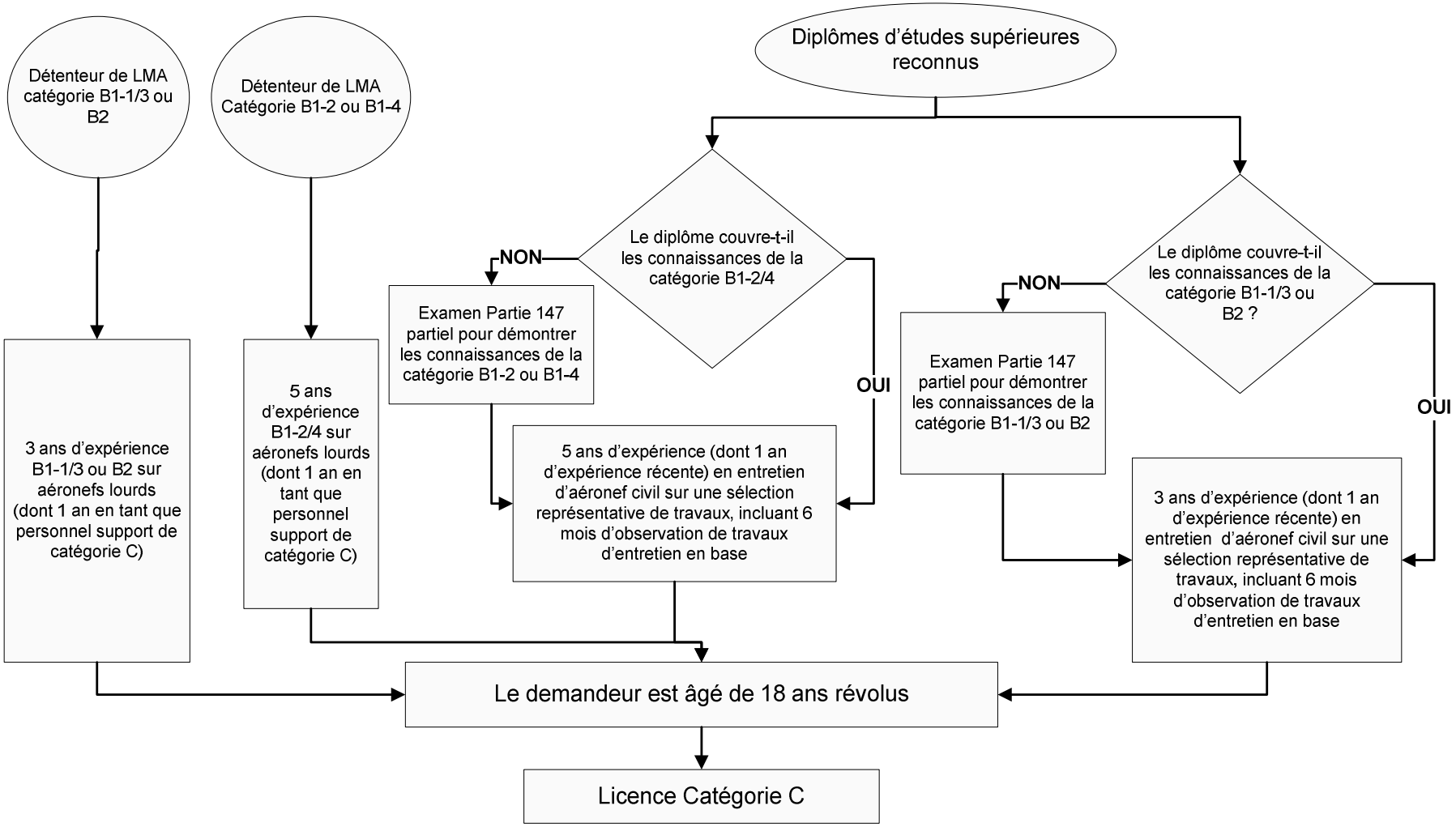
ANNEXE 1.4 – Licence PARTIE-66 Catégorie B1-4


Formation Catégorie B1 Partie 147
Formation technique non Partie 147
3 ans d'expérience maintenance aéro. militaire
Autodidacte sans formation technique
Détenteur LMA Cat. A1 ou A2 ou Cat.B2
Détenteur LMA Cat. A3 ou A4 ou B1-1/2/3
Examen Partie 147 complet (ou partiel selon dispense P-55-17)
1 an d'expérience appropriée à la catégorie B1-4
2 ans d'expérience appropriée à la catégorie B1-4
6 mois d'expérience appropriée à la catégorie B1-4
3 ans d'expérience appropriée à la catégorie B1-4
1 an d'expérience appropriée à la catégorie B1-4
6 mois d'expérience appropriée à la catégorie B1-4
Le demandeur est âgé de 18 ans révolus
Licence Catégorie B1-4
Expérience appropriée=expérience acquise sur l'ensemble du domaine du B1-4 dans un environnement civil. 1 an minimum de l'expérience doit être récente

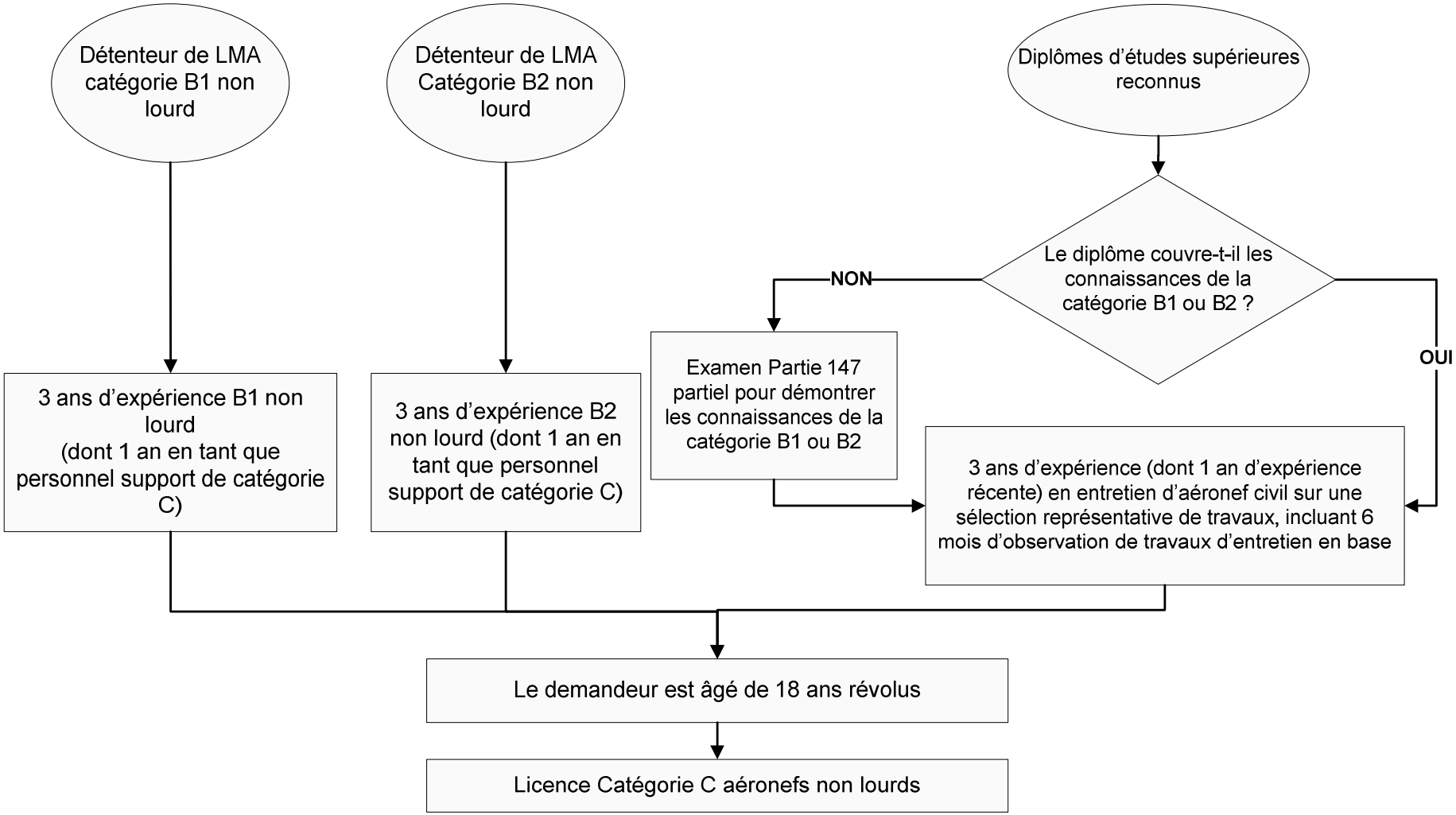
ANNEXE 1.5 – Licence PARTIE-66 Catégorie B2


Formation Catégorie B2 Partie 147
Formation technique non Partie 147
5 ans d'expérience maintenance aéro. militaire
Autodidacte sans formation technique
Détenteur LMA Cat. B1-1/3
Détenteur LMA Cat. A1/2/3/4 ou B1-2 ou B1-4
Examen Partie 147 complet (ou partiel selon dispense P-55-17)
2 ans d'expérience appropriée à la catégorie B2
3 ans d'expérience appropriée à la catégorie B2
1 an d'expérience appropriée à la catégorie B2
5 ans d'expérience appropriée à la catégorie B2
1 an d'expérience appropriée à la catégorie B2
2 ans d'expérience appropriée à la catégorie B2
Le demandeur est âgé de 18 ans révolus
Licence Catégorie B2
Expérience appropriée = expérience acquise sur l'ensemble du domaine du B2 dans un environnement civil. 1 an minimum de l'expérience doit être récente

ANNEXE 1.6 – Licence PARTIE-66 Catégorie C tous aéronefs


Détenteur de LMA catégorie B1-1/3 ou B2
Détenteur de LMA Catégorie B1-2 ou B1-4
Diplômes d'études supérieures reconnus
Le diplôme couvre-t-il les connaissances de la catégorie B1-2/4
NON
OUI
Examen Partie 147 partiel pour démontrer les connaissances de la catégorie B1-2 ou B1-4
Le diplôme couvre-t-il les connaissances de la catégorie B1-1/3 ou B2 ?
NON
OUI
Examen Partie 147 partiel pour démontrer les connaissances de la catégorie B1-1/3 ou B2
3 ans d'expérience B1-1/3 ou B2 sur aéronefs lourds (dont 1 an en tant que personnel support de catégorie C)
5 ans d'expérience B1-2/4 sur aéronefs lourds (dont 1 an en tant que personnel support de catégorie C)
5 ans d'expérience (dont 1 an d'expérience récente) en entretien d'aéronef civil sur une sélection représentative de travaux, incluant 6 mois d'observation de travaux d'entretien en base
3 ans d'expérience (dont 1 an d'expérience récente) en entretien d'aéronef civil sur une sélection représentative de travaux, incluant 6 mois d'observation de travaux d'entretien en base
Le demandeur est âgé de 18 ans révolus
Licence Catégorie C

ANNEXE 1.7 – Licence PARTIE-66 Catégorie C aéronefs non lourds


Détenteur de LMA catégorie B1 non lourd
Détenteur de LMA Catégorie B2 non lourd
Diplômes d'études supérieures reconnus
Le diplôme couvre-t-il les connaissances de la catégorie B1 ou B2 ?
NON
OUI
3 ans d'expérience B1 non lourd (dont 1 an en tant que personnel support de catégorie C)
3 ans d'expérience B2 non lourd (dont 1 an en tant que personnel support de catégorie C)
Examen Partie 147 partiel pour démontrer les connaissances de la catégorie B1 ou B2
3 ans d'expérience (dont 1 an d'expérience récente) en entretien d'aéronef civil sur une sélection représentative de travaux, incluant 6 mois d'observation de travaux d'entretien en base
Le demandeur est âgé de 18 ans révolus
Licence Catégorie C aéronefs non lourds

ANNEXE 2 – MODULES PARTIE-66 REQUIS PAR CATEGORIE

MATIERES	AVION A OU B1		HELICOPTERE A OU B1		B2
	Moteur(s) à turbine (A1 ou B1-1)	Moteur(s) à pistons (A2 ou B1-2)	Moteur(s) à turbine (A3 ou B1-3)	Moteur(s) à pistons (A4 ou B1-4)	Avionique
1 (mathématiques)	X	X	X	X	X
2 (physique)	X	X	X	X	X
3 (électricité)	X	X	X	X	X
4 (électronique)	X*	X*	X*	X*	X
5 (techniques digitales, systèmes d'instruments électroniques)	X	X	X	X	X
6 (technologie des matériaux et accessoires)	X	X	X	X	X
7 (pratiques d'entretien)	X	X	X	X	X
8 (aérodynamique)	X	X	X	X	X
9 (facteurs humains)	X	X	X	X	X
10 (législation aéronautique)	X	X	X	X	X
11 (aérodynamique avion, structures et systèmes)	X	X			
12 (aérodynamique hélicoptère, structures et systèmes)			X	X	
13 (aérodynamique aéronef, structures et systèmes)					X
14 (propulsion)					X
15 (turbo machines)	X		X		
16 (moteur à pistons)		X		X	
17 (hélice)	X	X			

*** Le module 4 n'est pas requis pour la catégorie A.**

ANNEXE 3 – APPENDICE IV PARTIE-66

Exigences concernant l'expérience requise pour l'extension d'une Licence de Maintenance d'Aéronefs Part 66

Le tableau ci-dessous indique les exigences concernant l'expérience requise pour ajouter une nouvelle catégorie ou sous-catégorie à une licence PARTIE-66 existante.

L'expérience doit être une expérience de maintenance pratique sur l'aéronef en cours d'utilisation dans la sous-catégorie se rapportant à la demande.

L'exigence concernant l'expérience requise sera réduite de 50 % si le postulant a terminé un cours agréé PARTIE-147 se rapportant à la sous-catégorie.

À: **De**:	**A1**	**A2**	**A3**	**A4**	**B1.1**	**B1.2**	**B1.3**	**B1.4**	**B2**	**C** **Tous aéronefs**	**C** **aéronefs non lourds**
A1		6 mois	6 mois	6 mois	2 ans	6 mois	2 ans	1 an	2 ans		
A2	6 mois		6 mois	6 mois	2 ans	6 mois	2 ans	1 an	2 ans		
A3	6 mois	6 mois		6 mois	2 ans	1 an	2 ans	6 mois	2 ans		
A4	6 mois	6 mois	6 mois		2 ans	1 an	2 ans	6 mois	2 ans		
B1.1	Néant	6 mois	6 mois	6 mois		6 mois	6 mois	6 mois	1 an	3 ans (B1-1 lourd)	3 ans
B1.2	6 mois	Néant	6 mois	6 mois	2 ans		2 ans	6 mois	2 ans	5 ans (B1-2 lourd)	3 ans
B1.3	6 mois	6 mois	Néant	6 mois	6 mois	6 mois		6 mois	1 an	3 ans (B1-1 lourd)	3 ans
B1.4	6 mois	6 mois	6 mois	Néant	2 ans	6 mois	2 ans		2 ans	5 ans (B1-4 lourd)	3 ans
B2	6 mois	6 mois	6 mois	6 mois	1 an	1 an	1 an	1 an		3 ans (B1-1 lourd)	3 ans

ANNEXE 4-1

DEMANDE INITIALE / AMENDEMENT / RENOUVELLEMENT DE VALIDITE D'UNE LICENCE DE MAINTENANCE D'AERONEFS Partie-66 (LMA) 1

Formulaire 19 de l'AESA (p.1)

IDENTITE DU POSTULANT :
NOM : 2 PRENOMS : 3

ADRESSE : 4

TEL : 4
TELECOPIE : (FACULTATIF) : 4

ADRESSE ELECTRONIQUE (FACULTATIF) : 4

NATIONALITE : 5 DATE ET LIEU DE NAISSANCE : 6

CARACTERISTIQUES DE LA LICENCE DE MAINTENANCE D'AERONEFS Partie-66 (le cas échéant) : 7

NUMERO DE LICENCE : 8 DATE DE DELIVRANCE : 9

IDENTITE DE L'EMPLOYEUR : 10

NOM : 11

ADRESSE : 12

REFERENCE D'AGREMENT AMO : 13

TEL : 14 FAX : 15

DEMANDE POUR : 16 (Cocher (X) la/les case(s) correspondante(s))

Licence (AML) initiale ☐ **Amendement de licence (AML)** ☐
Renouvellement de licence (AML) ☐

17

QUALIFICATION	A	B1	B2	C
Avions à turbine	☐	☐		
Avions à moteurs pistons	☐	☐		
Hélicoptère à turbine	☐	☐		
Hélicoptère à moteur à pistons	☐	☐		
Réservé	☐	☐		
Réservé	☐	☐		
Avionique			☐	
Aéronef				☐

Avalisation de type (le cas échéant) : 18
(préciser le type selon l'appendice I de l'AMC Partie-66 avec la motorisation entre parenthèses – voir site Internet : http://www.easa.europa.eu/home/regul_en.html)

Je désire faire une demande initiale / d'amendement / de renouvellement de licence de maintenance d'aéronefs Partie-66 comme indiqué et confirme que les informations contenues dans ce formulaire sont correctes à la date de la demande. Je soussigné confirme :

1. **ne pas détenir une licence de maintenance d'aéronefs Partie-66 émise dans un autre état membre et,**
2. **ne pas avoir postulé à l'obtention d'une licence de maintenance d'aéronefs Partie-66 dans un autre Etat membre et,**
3. **n'avoir jamais eu de licence de maintenance d'aéronefs Partie-66 émise par un autre Etat membre qui ait été retirée ou suspendue dans cet Etat membre;**
4. **avoir connaissance que toute information incorrecte m'interdirait de détenir une licence Partie-66.**

Signature : 19 **Nom** : 20
Date : 21

ANNEXE 4-2

DEMANDE INITIALE / AMENDEMENT / RENOUVELLEMENT DE VALIDITE D'UNE LICENCE DE MAINTENANCE D'AERONEFS Partie-66 (LMA)	***Formulaire 19 de l'AESA (p.2)***

EXPERIENCE DE MAINTENANCE AERONEF : **22** **SIGNATURE DE CONFIRMATION 23**

Je désire revendiquer les crédits suivants (le cas échéant) :
24
Crédit d'expérience dû à la formation de la Partie-147
Crédit d'examen dû à un examen équivalent
Joindre les certificats correspondants

Recommandation de l'AMO (le cas échéant) : Je certifie que le postulant a satisfait aux spécifications de la Partie-66 pour les connaissances et l'expérience de la maintenance concernée et il est recommandé que l'autorité compétente accorde ou avalise la licence de maintenance d'aéronefs Partie-66.
25

Signé : **26** Nom : **27**

Fonction : **28** Date **:** **29**

Les informations portées sur les licences sont contenues dans un fichier informatisé. Conformément aux dispositions des articles 34 à 38 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée, les personnes titulaires d'une licence bénéficient du droit d'accès et de rectification des informations nominatives les concernant.

Ce droit peut être exercé par courrier auquel sera jointe la photocopie de la pièce d'identité du demandeur et adressé à :

GSAC
Département Licences et Formation
72/78 grande rue
92 314 Sèvres Cedex

ANNEXE 4-3

COMMENT REMPLIR Le Formulaire 19 de l'AESA

(Les 2 pages du formulaire 19 de l'AESA doivent être sur une même feuille)

1 : Rayer la(es) mention(s) inutile(s).
2 : Indiquer le NOM du demandeur en lettres capitales.
3 : Indiquer les PRENOMS en lettres capitales, souligner le prénom usuel.
4 : Indiquer l'adresse complète du domicile (si l'adresse n'est plus celle figurant sur la pièce d'identité la copie d'un justificatif de domicile doit être transmise), et N° de téléphone et / ou N° de télécopie. Une adresse électronique peut être ajoutée.
5 : Indiquer la nationalité.
6 : Indiquer la date et le lieu de naissance (ville/pays).
7 : Cette case est à remplir seulement en cas de modification ou de renouvellement de la licence.
8 : Indiquer le numéro de la licence PARTIE- 66 détenue (si applicable).
9 : Indiquer la date de première délivrance de la licence (si applicable).
10 : Cette case est à remplir par le postulant et concerne son employeur (organisme d'entretien aéronefs PARTIE-145 par exemple).
11 : Indiquer le nom de l'employeur en lettres capitales.
12 : Indiquer l'adresse de l'employeur.
13 : Indiquer son numéro d'agrément.
14 : Indiquer le numéro de téléphone de l'organisme (en principe celui du signataire de la form 19).
15 : Indiquer le numéro de télécopie de l'organisme (en principe celui du signataire de la form 19).
16 : Cocher la case appropriée (même information que l'item 1).
17 : Cocher la ou les case(s) appropriée(s).
18 : Indiquer si applicable les types d'aéronefs en précisant la motorisation entre parenthèses et/ou les groupes d'aéronefs (voir site Internet AESA http://www.easa.europa.eu/home/regul_en.html) .
19 : Signature du demandeur après avoir rayé les mentions inutiles de la déclaration du dessus.
20 : Nom du signataire.
21 : Date de la demande.
22 : Lister les expériences acquises, appropriées à la catégorie de base demandée, en précisant les durées (exemple : Pour la sous-catégorie B1-1: sept 98 à Juin 2002 en petit entretien B747 : réalisation de VJ, VH, 14 Check A, remplacement moteurs en escale, remplacement de gouvernes et réglages commandes de vol, réparations structurales mineures, dépannages électriques,… Atelier XX).
Si la place est insuffisante, notamment si l'expérience a été acquise dans plusieurs ateliers, une annexe peut être jointe (voir **23** ci-dessous). (se reporter au § 9 du fascicule GSAC P-55-15).
23 : Signature de confirmation de l'expérience listée par le responsable autorisé de l'organisme d'entretien si l'expérience a été acquise dans plusieurs organismes, chaque expérience devra être validée par le responsable autorisé de chaque atelier. Il est dans ce cas possible d'annexer une feuille de déclaration d'expérience supplémentaire pour les autres ateliers. Cette signature valide l'expérience listée ou référencée mais ne signifie pas que celle-ci est suffisante.
24 : Les formations / examens (PARTIE-147 / autres formations) suivis doivent être listés et joindre une copie des certificats / diplômes correspondants. Les originaux des certificats et diplômes devront pouvoir être présentés au GSAC local sur demande.
25 : Dans tous les cas rappeler la catégorie ou sous-catégorie de base et éventuellement les qualifications de types. Pour les « grands-pères », préciser dans cette case les limitations éventuelles à prévoir conformément à la grille de conversion validée GSAC (référence). S'il n'y a pas de limitations à prévoir, préciser "sans limitations". Joindre une copie de la notification d'habilitation APRS.
26 : Signature du responsable autorisé de l'organisme de maintenance avec tampon de l'entreprise (en général le responsable qualité). Cette signature est indispensable pour les demandeurs bénéficiant de la règle du « grand-père ». Pour les autres demandeurs, celles-ci ne sera requise que lorsque l'organisme Partie-145 employeur est autorisée par l'aviation civile pour conduire l'instruction préliminaire de la demande de licence. Dans ce cas cette signature indique que l'expérience est suffisante et appropriée à la licence demandée.
27 : Nom du responsable autorisé de l'organisme de maintenance.
28 : Fonction du signataire dans l'organisme de maintenance.
29 : Date de la signature.

ANNEXE 4-4

DEMANDE INITIALE / AMENDEMENT / RENOUVELLEMENT DE VALIDITE D'UNE LICENCE DE MAINTENANCE D'AERONEFS PARTIE-66 (LMA)	***Formulaire 19 de l'AESA (p.1)***

IDENTITE DU POSTULANT :
NOM : PRENOMS :

ADRESSE :

TEL :
TELECOPIE : (FACULTATIF) :

ADRESSE ELECTRONIQUE (FACULTATIF) :

NATIONALITE : DATE ET LIEU DE NAISSANCE :

CARACTERISTIQUES DE LA LICENCE DE MAINTENANCE D'AERONEFS PARTIE-66 (le cas échéant) :

NUMERO DE LICENCE : DATE DE DELIVRANCE :

IDENTITE DE L'EMPLOYEUR :

NOM :

ADRESSE :

REFERENCE D'AGREMENT AMO :

TEL : FAX :

DEMANDE POUR : (Cocher (X) la/les case(s) correspondante(s))

Licence (AML) initiale ☐ **Amendement de licence (AML)** ☐
Renouvellement de licence (AML) ☐

QUALIFICATION	**A**	**B1**	**B2**	**C**
Avions à turbine	☐	☐		
Avions à moteurs pistons	☐	☐		
Hélicoptère à turbine	☐	☐		
Hélicoptère à moteur à pistons	☐	☐		
Réservé	☐	☐		
Réservé	☐	☐		
Avionique			☐	
Aéronef				☐

Avalisation de type (le cas échéant) :
(préciser le type selon l'appendice I de l'AMC Partie-66 avec la motorisation entre parenthèses – voir site Internet : http://www.easa.europa.eu/home/regul_en.html)

Je désire faire une demande initiale / d'amendement / de renouvellement de licence de maintenance d'aéronefs PARTIE-66 comme indiqué et confirme que les informations contenues dans ce formulaire sont correctes à la date de la demande. Je soussigné confirme :

5. **ne pas détenir une licence de maintenance d'aéronefs PARTIE-66 émise dans un autre état membre et,**
6. **ne pas avoir postulé à l'obtention d'une licence de maintenance d'aéronefs PARTIE-66 dans un autre Etat membre et,**
7. **n'avoir jamais eu de licence de maintenance d'aéronefs PARTIE-66 émise par un autre Etat membre qui ait été retirée ou suspendue dans cet Etat membre;**
8. **avoir connaissance que toute information incorrecte m'interdirait de détenir une licence PARTIE-66.**

Signature : **Nom** :
Date :

ANNEXE 4-5

DEMANDE INITIALE / AMENDEMENT / RENOUVELLEMENT DE VALIDITE D'UNE LICENCE DE MAINTENANCE D'AERONEFS PARTIE-66 (LMA)	***Formulaire 19 de l'AESA (p.2)***

EXPERIENCE DE MAINTENANCE AERONEF : **SIGNATURE DE CONFIRMATION**

Je désire revendiquer les crédits suivants (le cas échéant) :

Crédit d'expérience due à la formation de la PARTIE-147
Crédit d'examen dû à un examen équivalent
Joindre les certificats correspondants

Recommandation de l'AMO (le cas échéant) : Je certifie que le postulant a satisfait aux spécifications de la PARTIE-66 pour les connaissances et l'expérience de la maintenance concernée et il est recommandé que l'autorité compétente accorde ou avalise la licence de maintenance d'aéronefs PARTIE-66.

Signé : Nom :

Fonction : Date **:**

Les informations portées sur les licences sont contenues dans un fichier informatisé. Conformément aux dispositions des articles 34 à 38 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée, les personnes titulaires d'une licence bénéficient du droit d'accès et de rectification des informations nominatives les concernant.
Ce droit peut être exercé par courrier auquel sera jointe la photocopie de la pièce d'identité du demandeur et adressé à :

GSAC
Département Licences et Formation
72/78 grande rue
92 314 Sèvres Cedex

ANNEXE 5
ATTESTATION AESA POUR LA CONVERSION DE PRIVILEGES

Direction Générale de l'Aviation Civile
FRANCE
Pays Membre de l'Union Européenne
Civil Aviation Administration – France
Member State of the European Union

ATTESTATION

Je certifie par la présente que Mr *(NOM)*…a détenu des privilèges de certification APRS conformément aux exigences réglementaires françaises et que ceux-ci sont convertibles en privilèges PARTIE-66.
La DGAC recommande que ces privilèges nationaux soient convertis en privilèges PARTIE- 66 comme indiqué ci-dessous :
This is to certify that Mr: [name] held the maintenance certification privileges under French regulation and that these privileges are eligible to conversion to PART- 66 privileges.
French DGAC recommends that these national privileges be converted to PART- 66 privileges as follows:

Privilèges nationaux *National Privileges*	**(sous-)Catégorie de conversion PARTIE-66** *Part- 66 (sub-)category of conversion*	**Type d'aéronef** *Aircraft type*	**Limitations proposées (préciser les chapitres ATA si possible)** *Proposed limitation (specify ATA Chapter where possible)*	**Examens de conversion nécessaires pour lever les limitations (préciser les sujets/modules selon l'annexe 1 de la PARTIE-66)** *Conversion examination needed to remove the limitation (Specify Part-66 Appendix 1 Module/Subject)*

Date de délivrance
Date of issue

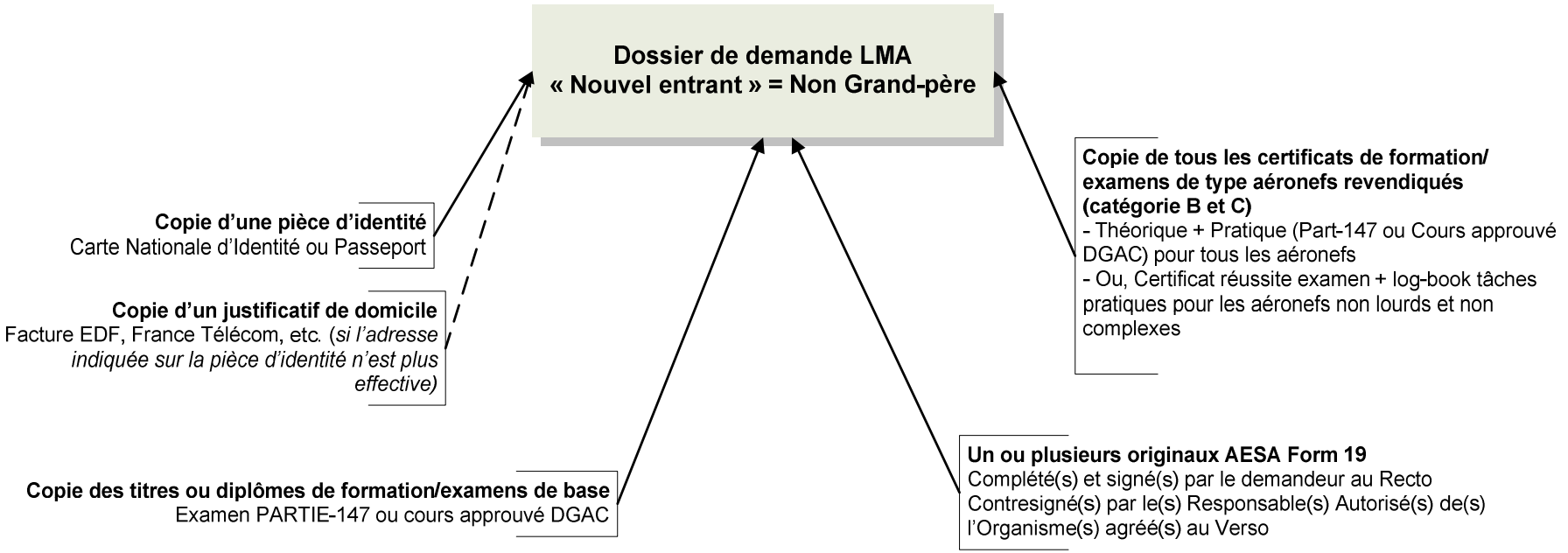
Signature
Signed

NOM
Name

Formulaire 27 de l'AESA *EASA Form 27*

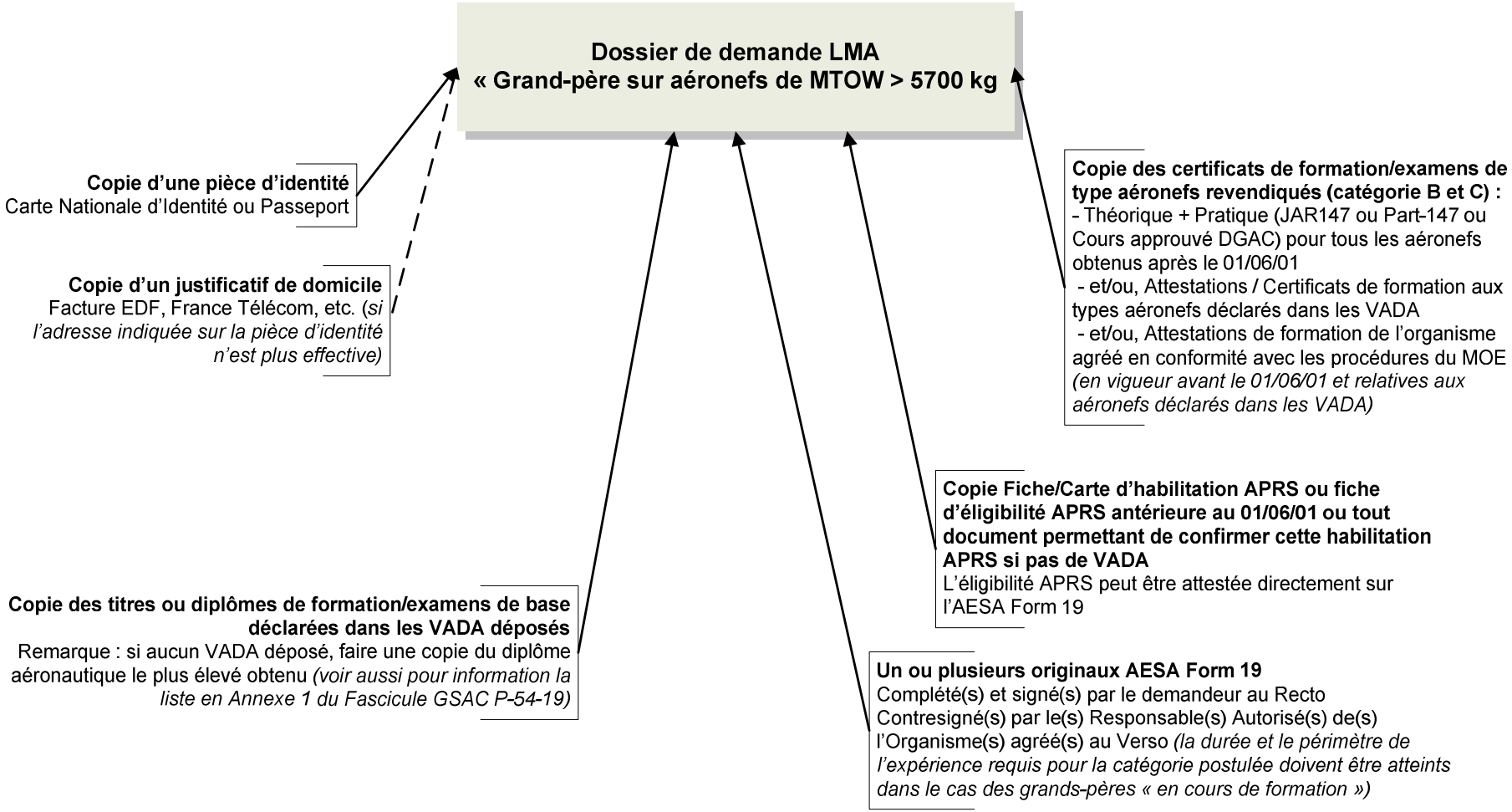
ANNEXE 6-1

Constitution d'un dossier de demande initiale LMA « Nouvel entrant »


Dossier de demande LMA
« Nouvel entrant » = Non Grand-père
Copie d'une pièce d'identité
Carte Nationale d'Identité ou Passeport
Copie d'un justificatif de domicile
Facture EDF, France Télécom, etc. (si l'adresse indiquée sur la pièce d'identité n'est plus effective)
Copie des titres ou diplômes de formation/examens de base
Examen PARTIE-147 ou cours approuvé DGAC
Copie de tous les certificats de formation/ examens de type aéronefs revendiqués (catégorie B et C)
- Théorique + Pratique (Part-147 ou Cours approuvé DGAC) pour tous les aéronefs
- Ou, Certificat réussite examen + log-book tâches pratiques pour les aéronefs non lourds et non complexes
Un ou plusieurs originaux AESA Form 19
Complété(s) et signé(s) par le demandeur au Recto
Contresigné(s) par le(s) Responsable(s) Autorisé(s) de(s) l'Organisme(s) agréé(s) au Verso

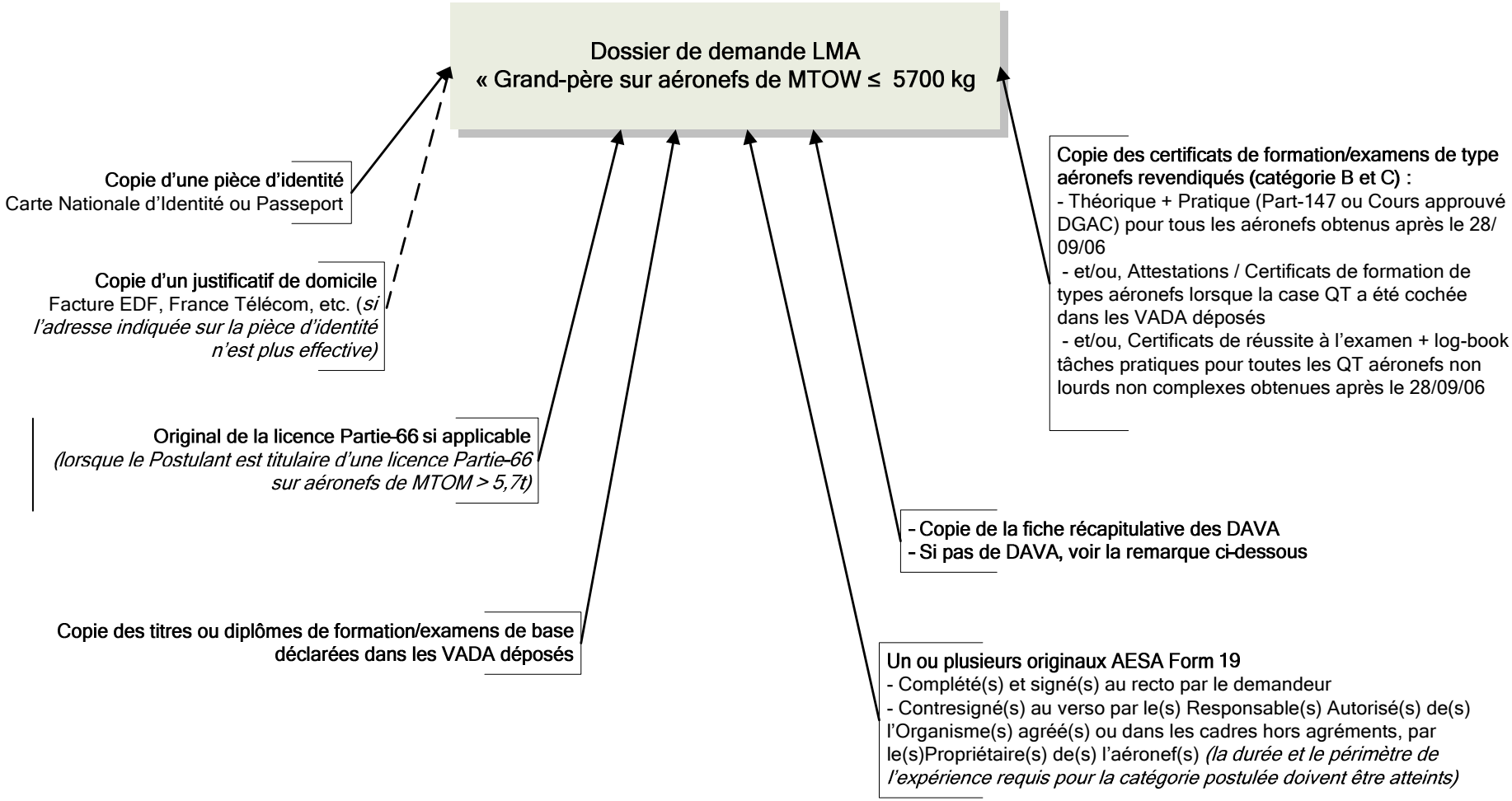
ANNEXE 6-2

Constitution d'un dossier de demande initiale LMA « Grand-père sur aéronefs de MTOW > 5700 kg »


Dossier de demande LMA
« Grand-père sur aéronefs de MTOW > 5700 kg
Copie d'une pièce d'identité
Carte Nationale d'Identité ou Passeport
Copie d'un justificatif de domicile
Facture EDF, France Télécom, etc. (si l'adresse indiquée sur la pièce d'identité n'est plus effective)
Copie des titres ou diplômes de formation/examens de base déclarées dans les VADA déposés
Remarque : si aucun VADA déposé, faire une copie du diplôme aéronautique le plus élevé obtenu (voir aussi pour information la liste en Annexe 1 du Fascicule GSAC P-54-19)
Copie des certificats de formation/examens de type aéronefs revendiqués (catégorie B et C) :
- Théorique + Pratique (JAR147 ou Part-147 ou Cours approuvé DGAC) pour tous les aéronefs obtenus après le 01/06/01
- et/ou, Attestations / Certificats de formation aux types aéronefs déclarés dans les VADA
- et/ou, Attestations de formation de l'organisme agréé en conformité avec les procédures du MOE (en vigueur avant le 01/06/01 et relatives aux aéronefs déclarés dans les VADA)
Copie Fiche/Carte d'habilitation APRS ou fiche d'éligibilité APRS antérieure au 01/06/01 ou tout document permettant de confirmer cette habilitation APRS si pas de VADA
L'éligibilité APRS peut être attestée directement sur l'AESA Form 19
Un ou plusieurs originaux AESA Form 19
Complété(s) et signé(s) par le demandeur au Recto
Contresigné(s) par le(s) Responsable(s) Autorisé(s) de(s) l'Organisme(s) agréé(s) au Verso (la durée et le périmètre de l'expérience requis pour la catégorie postulée doivent être atteints dans le cas des grands-pères « en cours de formation »)

ANNEXE 6-3

Constitution d'un dossier de demande initiale LMA « Grand-père sur aéronefs de MTOW ≤ 5700 kg »


Dossier de demande LMA
« Grand-père sur aéronefs de MTOW ≤ 5700 kg
Copie d'une pièce d'identité
Carte Nationale d'Identité ou Passeport
Copie d'un justificatif de domicile
Facture EDF, France Télécom, etc. (si l'adresse indiquée sur la pièce d'identité n'est plus effective)
Original de la licence Partie-66 si applicable
(lorsque le Postulant est titulaire d'une licence Partie-66 sur aéronefs de MTOM > 5,7t)
Copie des titres ou diplômes de formation/examens de base déclarées dans les VADA déposés
Copie des certificats de formation/examens de type aéronefs revendiqués (catégorie B et C) :
- Théorique + Pratique (Part-147 ou Cours approuvé DGAC) pour tous les aéronefs obtenus après le 28/09/06
- et/ou, Attestations / Certificats de formation de types aéronefs lorsque la case QT a été cochée dans les VADA déposés
- et/ou, Certificats de réussite à l'examen + log-book tâches pratiques pour toutes les QT aéronefs non lourds non complexes obtenues après le 28/09/06
- Copie de la fiche récapitulative des DAVA
- Si pas de DAVA, voir la remarque ci-dessous
Un ou plusieurs originaux AESA Form 19
- Complété(s) et signé(s) au recto par le demandeur
- Contresigné(s) au verso par le(s) Responsable(s) Autorisé(s) de(s) l'Organisme(s) agréé(s) ou dans les cadres hors agréments, par le(s)Propriétaire(s) de(s) l'aéronef(s) (la durée et le périmètre de l'expérience requis pour la catégorie postulée doivent être atteints)

Remarque : Si le postulant à une LMA n'a pas déposé de VADA, il devra fournir lors de la demande, en sus des documents ci-dessus et en fonction de sa situation, l'ensemble des pièces requises tel que décrit dans l'Annexe 1 du Bulletin d'information BI2006/04 (*Grille de conversion des droits acquis*)

ANNEXE 7 - Modèle de licence PARTIE-66

IX. VALIDITE
(Validity)

Cette licence doit être revalidée au plus tard le
(This licence is to be revalidated no later than)

Date	Cachet officiel *(Official stamp)*

ABREVIATIONS / *(Abbreviations)*

AMPE: Aeroplane Multiple Piston Engine / Avion Multi-Moteurs à Pistons
AMTE: Aeroplane Multiple Turbine Engine / Avion Multi-Turbines
ASPE: Aeroplane Single Piston Engine / Avion Mono-Moteur à Pistons
ASTE: Aeroplane Single Turbine Engine / Avion Mono-Turbine
CS: Composite Structure / Structure Composite
MS: Metal Structure / Structure Métallique
WS: Wooden Structure / Structure Bois
RSTE: Helicopter Single Turbine Engine / Hélicoptère à Mono-Turbine
RSPE: Helicopter Single Piston Engine / Hélicoptère Mono-Moteur à Pistons

N° de Licence : FR.66.

XII. QUALIFICATIONS DE TYPE Partie-66
(Part-66 Aircraft type ratings)

TYPE OU GROUPE D'AERONEF(S) *(A/C Type or Group)*	CATEGORIE *(Category)*	CACHET OFFICIEL & DATE *(Official stamp & date)*

N° de Licence : FR.66.

XII. QUALIFICATIONS DE TYPE Partie-66
(Part-66 Aircraft type ratings)

TYPE OU GROUPE D'AERONEF(S) *(A/C Type or Group)*	CATEGORIE *(Category)*	CACHET OFFICIEL & DATE *(Official stamp & date)*

N° de Licence : FR.66.

I.
UNION EUROPEENNE
FRANCE

Direction Générale de l'Aviation Civile

Civil Aviation Authority - France

II.
LICENCE DE MAINTENANCE D'AERONEFS

Partie-66
Part-66 Aircraft Maintenance Licence

III.
N° FR.66.

CETTE LICENCE EST RECONNUE PAR TOUS LES ETATS MEMBRES DE L'UNION EUROPEENNE : *THIS LICENCE IS RECOGNISED BY ALL EU MEMBERS*

FORMULAIRE 26 DE L'AESA / *EASA FORM 26*

IV. Nom et prénoms du détenteur :
(Full name of holder)

IVa. Date et Lieu de naissance :
(Date and place of birth)

V. Adresse du détenteur :
(Adresse of holder)

VI. Nationalité du détenteur :
(Nationality of holder)

VII. Signature du détenteur :
(Signature of holder)

VIII. Autorité : Ministre chargé de l'Aviation Civile
(Authority)

X. Signature de la personne délivrant la licence et date :
(Signature of issuing officer and date)

XI. Sceau ou cachet de l'Autorité de délivrance :
(Seal or stamp of issuing Authority)

N° de Licence : FR.66.

IX. (SOUS) CATEGORIES Partie-66
(Part-66 (Sub) categories)

	A	B1	B2	C
Avions à turbines *(Aeroplane turbine)*	▨	▨	■	■
Avions à pistons *(Aeroplane piston)*	▨	▨	■	■
Hélicoptères à turbines *(Helicopter turbine)*	▨	▨	■	■
Hélicoptères à pistons *(Helicopter piston)*	▨	▨	■	■
Avionique *(Avionics)*	■	■	▨	■
Tous Aéronefs *(All Aircraft)*	■	■	■	▨
Aéronefs non lourds seulement *(Non large Aircraft only)*	■	■	■	▨
Réservé *(Reserved)*	■	■	■	■

N° de Licence : FR.66.

XIII. LIMITATIONS Partie-66
(Part-66 Limitations)

Privilèges nationaux hors du domaine d'application de la Partie-66
National privileges outside the scope of Part-66

N° de Licence : FR.66.

VIII. CONDITIONS

1. Cette licence doit être signée par le détenteur et être accompagnée d'un document d'identité comportant une photographie du détenteur de la licence.
(This licence must be signed by the holder and be accompanied by an identity document containing a photograph of the licence holder).
2. La seule mention de (sous) catégorie sur la/les page(s) intitulée(s) (SOUS)CATEGORIES Part-66 ne permet pas au détenteur de délivrer un certificat d'approbation pour remise en service pour un aéronef.
(Endorsement of any (sub) categories on the page(s) entitled Part-66 (SUB) CATEGORIES only, does not permit the holder to issue a certificate of release to service for an aircraft).
3. Cette licence, lorsque une qualification de type est mentionnée, satisfait aux exigences de l'Annexe 1 de l'OACI.
(This licence when endorsed with an aircraft type rating meets the intent of ICAO annexe 1).

4. Les prérogatives du détenteur de cette licence sont prescrites par la partie-66 et les spécifications contenues de la Partie-M et de la Partie-145.
(The privileges of the holder of this licence are prescribed by Part-66 and the applicable requirements of Part-M and Part-145).
5. Cette licence demeure valable jusqu'à la date spécifiée sur la page validité à moins qu'elle ne soit suspendue ou retirée auparavant.
(This licence remains valid until the date specified on the validity page unless previously suspended or revoked).
6. Les prérogatives de cette licence ne peuvent pas être exercées à moins que, dans les deux années précédentes, le détenteur ait acquis six mois d'expérience d'entretien conformément aux privilèges accordés par la licence, soit satisfait aux dispositions relatives à la délivrance des prérogatives appropriées.
(The privileges of this licence may not be exercised unless the preceding two-year period the holder has had either six months of maintenance experience in accordance with the privileges granted by the licence, or met the provision for the issue of the appropriate privileges).

N° de Licence : FR.66.

ANNEXE 8
LISTES DES DIPLOMES OU TITRES DE MECANICIEN D'ENTRETIEN AERONEF(>5,7t)

I – MINISTERE DE L'ÉDUCATION NATIONALE

- CAP MECANICIEN T2
- CAP MECANICIEN T3
- DMA CME
- DMA EIR
- BAC PROFESSIONNEL Mécanicien Systèmes Cellule MSC
- BAC PROFESSIONNEL Mécanicien Systèmes Avionique MSA
- BAC PRO. MSC + Mention Complémentaire
- BAC PRO. MSA + Mention Complémentaire
- BTS MEMA

II - MINISTERE DE LA DEFENSE

II-1 ARMEE DE l'AIR :

- Brevet élémentaire ou Brevet supérieur Mécanicien Cellule Hydraulique
- Brevet élémentaire ou Brevet supérieur Mécanicien Systèmes de propulsion
- Brevet élémentaire ou Brevet supérieur Mécanicien Avionique et toutes spécialités rattachées (calculateur Bord, Radar Bord, Radio Bord)
- Brevet élémentaire ou Brevet supérieur Mécanicien Équipement électronique de bord

II- 2 MARINE (Aéronavale)

- CAT de mécanicien d'aéronautique Marine Nationale
- Brevet d'aptitude technique de mécanicien Aéronautique
- Brevet d'aptitude technique d'électromécanicien aéronautique
- Brevet d'aptitude technique d'électronicien aéronautique

II-3 ARMEE DE TERRE (ALAT)

- CTE Cellule et motorisation des aéronefs
- CT1 Maintenance Cellule et motorisation
- CT1 (Maintenance avionique des matériels aériens

III - MINISTERE DE L'EMPLOI ET DE LA SOLIDARITE

- Diplômes de mécanicien aéronautique AFPA

IV – AUTRES ECOLES

IV- 1 AIR FRANCE

- EFE
- EFA

IV- 2 IAAG

- TSMA

Nota : les diplômes ci-dessus constituent une première liste destinée à être complétée. Lorsqu'un diplôme n'est pas listé, il convient de demander au GSAC-LF la validation de celui-ci. Toute nouvelle validation permettra de compléter cette liste.

Ce document est la propriété du GSAC. Il ne peut être utilisé, reproduit ou communiqué sans autorisation préalable.

ANNEXE 9

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

Décret n° 2007-863 du 14 mai 2007 portant modification de diverses dispositions du code de l'aviation civile (deuxième partie : Décrets en Conseil d'Etat), notamment en matière de sanctions administratives infligées pour des manquements à certaines obligations prévues dans ses livres Ier et III

NOR : *EQUA0751894D*

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, et notamment le protocole du 24 septembre 1968 concernant le texte authentique trilingue de ladite convention, publiée par le décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969 ;

Vu les règlements (CEE) du Conseil du 23 juillet 1992 n° 2407/92 concernant les licences des transporteurs aériens, n° 2408/92 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires et n° 2409/92 sur les tarifs des passagers et de fret des services aériens ;

Vu le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, modifié par le règlement (CE) n° 793/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 ;

Vu le règlement (CE) n° 437/2003 du Parlement européen et du Conseil du 27 février 2003 sur les données statistiques relatives au transport de passagers, de fret et de courrier par voie aérienne ;

Vu le règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches ;

Vu le règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 ;

Vu le règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004, relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs ;

Vu le règlement (CE) n° 2096/2005 de la Commission du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de la navigation aérienne ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses livres Ier et III ;

Vu le décret n° 97-34 du 15 janvier 1997 modifié relatif à la déconcentration des décisions administratives individuelles, notamment son article 2 ;

Vu les décrets n° 97-1198 et n° 97-1206 du 19 décembre 1997 pris pour l'application du 1° de l'article 2 du décret n° 97-34 du 15 janvier 1997 relatif à la déconcentration des décisions administratives individuelles ;

Vu le décret n° 97-1199 du 24 décembre 1997 modifié pris pour l'application au ministre de l'équipement, des transports et du logement du 2° de l'article 2 du décret n° 97-34 relatif à la déconcentration des décisions administratives individuelles ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décrète :

Art. 1er. – L'article R. 132-4 du code de l'aviation civile est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. R. 132-4.* – Tout atterrissage ou décollage d'un aéronef exploité par une entreprise de transport aérien ou tout autre exploitant d'aéronef civil sur un aéroport coordonné au sens de l'article R. 221-12 est, sauf en cas de force majeure, subordonné à l'attribution préalable, par le coordonnateur désigné sur cet aéroport, du créneau horaire correspondant, tel que défini par le règlement mentionné à l'article R. 221-12.

« Les dispositions du précédent alinéa ne s'appliquent pas aux atterrissages d'urgence, aux atterrissages ou décollages de vols d'Etat ou de vols humanitaires. »

Ce document est la propriété du GSAC. Il ne peut être utilisé, reproduit ou communiqué sans autorisation préalable.

Art. 2. – L'article R. 221-12 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. R. 221-12.* – I. – Conformément aux dispositions de l'article 3 du règlement (CEE) nº 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 modifié fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique est qualifié, compte tenu des contraintes créées par le trafic aérien, soit "d'aéroport à facilitation d'horaires" soit "d'aéroport coordonné". La décision conférant cette qualification est prise par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pour les aérodromes dont le ministère de la défense n'est pas affectataire et par arrêté conjoint du ministre de la défense et du ministre chargé de l'aviation civile pour les aérodromes dont le ministère de la défense est affectataire principal ou secondaire.

« II. – Lorsqu'un aérodrome est qualifié d'aéroport coordonné, l'arrêté prévu au précédent alinéa précise les paramètres de coordination obligatoires de l'aéroport, au sens du règlement susmentionné, et leurs valeurs maximales. Ces paramètres et leurs valeurs maximales sont déterminés conformément aux dispositions de l'article 6 du règlement précité.

« Le ministre chargé de l'aviation civile exerce, par arrêté, le droit de réserver certains créneaux horaires sur les aéroports coordonnés prévu à l'article 9 du règlement précité.

« Le ou les comités de coordination prévus à l'article 5 du règlement susmentionné sont créés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. Cet arrêté précise la composition, les compétences et les conditions de fonctionnement de ce ou de ces comités.

« En cas de situation exceptionnelle, un aérodrome peut être temporairement qualifié d'aéroport coordonné par le ministre chargé de l'aviation civile si le ministère de la défense n'est pas affectataire de cet aérodrome et conjointement par le ministre de la défense et le ministre chargé de l'aviation civile si le ministère de la défense en est affectataire principal ou secondaire. Le ministre chargé de l'aviation civile désigne le coordonnateur de cet aéroport pour ladite période et lui notifie les paramètres de capacité à prendre en compte ainsi que leurs valeurs maximales. Il en informe les parties intéressées.

« III. – Le facilitateur d'horaires d'un aéroport à facilitation d'horaires ou le coordonnateur d'un aéroport coordonné est désigné par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile dans les conditions fixées à l'article 4 du règlement précité. Ce facilitateur d'horaires ou ce coordonnateur est une personne qualifiée, qui peut être une personne physique ou morale de droit privé. Un cahier des charges annexé à l'arrêté désignant le facilitateur d'horaires ou le coordonnateur définit les moyens qui lui sont nécessaires pour remplir ses missions en conformité avec les dispositions nationales et communautaires ainsi que les moyens et modalités propres à garantir la continuité de ses missions. Il définit également les informations que le facilitateur d'horaires ou le coordonnateur communique au ministre chargé de l'aviation civile pour l'exercice de ses missions. »

Art. 3. – Après l'article R. 133-16, sont ajoutés des articles R. 133-17 et R. 133-18 ainsi rédigés :

« *Art. R. 133-17.* – Le ministre chargé de l'aviation civile délivre la licence de maintenance d'aéronefs prévue à l'article 5 du règlement (CE) nº 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

« *Art. R. 133-18.* – L'exercice, sur un aérodrome dans lequel le service du contrôle de la circulation aérienne n'est pas assuré, de fonctions d'information de vol et d'alerte est subordonné à la délivrance par le ministre chargé de l'aviation civile d'une qualification attestant l'acquisition de connaissances théoriques et pratiques. Les conditions de délivrance et de validité de la qualification sont déterminées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

« Le ministre chargé de l'aviation civile peut déléguer sa signature pour délivrer et renouveler la qualification mentionnée au précédent alinéa aux chefs des services déconcentrés de l'aviation civile, au directeur de l'aviation civile Antilles-Guyane et au directeur du service de l'aviation civile de l'océan Indien ainsi qu'aux fonctionnaires placés sous leur autorité. »

Art. 4. – L'article R. 160-1 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. R. 160-1.* – I. – Le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer une amende administrative à l'encontre d'un transporteur aérien ou de tout autre exploitant d'aéronef civil qui :

« 1º Lorsque ceci préjudicie aux activités de l'aéroport ou au trafic aérien, procède sur un aéroport coordonné, de façon répétée et intentionnelle, en violation de l'article R. 132-4, à des atterrissages ou à des décollages sans disposer des créneaux horaires correspondants, ou à des horaires significativement différents des créneaux horaires qui lui ont été attribués à cet effet par le coordonnateur de l'aéroport, ou utilise des créneaux horaires d'une manière significativement différente de celle indiquée au moment de l'attribution.

« 2º Soit exploite un aéronef en contradiction avec la réglementation relative au retrait d'exploitation des aéronefs bruyants ;

« 3º Soit ne respecte pas les obligations en matière de couverture minimale d'assurance fixées par les dispositions du règlement (CE) nº 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

« Le ministre chargé de l'aviation civile fixe le montant de l'amende en tenant compte du type et de la gravité des manquements constatés et, éventuellement, des avantages qui en sont retirés. Ce montant ne peut excéder, par manquement constaté, 1 500 euros pour une personne physique et 7 500 euros pour une personne morale. Ces plafonds sont doublés en cas de nouveau manquement commis dans un délai d'un an à compter du précédent manquement.

Ce document est la propriété du GSAC. Il ne peut être utilisé, reproduit ou communiqué sans autorisation préalable.

« Lorsque ce manquement mentionné au 3° présente un caractère de particulière gravité, le ministre peut, à la place de l'amende administrative, prononcer soit le retrait de la licence d'exploitation, soit le refus du droit d'atterrir sur le territoire national conformément aux paragraphes 5 et 6 de l'article 8 du règlement précité.

« II. – Lorsque le titulaire de la licence de maintenance d'aéronefs commet, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, une des actions énumérées dans la liste du paragraphe 66 B 500 de l'annexe III (partie 66) au règlement mentionné à l'article R. 133-17, le ministre chargé de l'aviation civile peut, compte tenu du type et de la gravité des manquements constatés, prononcer à son encontre l'une des sanctions suivantes :

« 1° L'avertissement ;

« 2° La suspension, jusqu'à ce qu'un complément de formation pratique et/ou théorique réalisé dans les conditions fixées par la décision de sanction ait été suivi par l'intéressé, de la licence, des catégories et qualifications qui y sont mentionnées ;

« 3° Le retrait temporaire avec ou sans sursis de la licence, des qualifications et catégories qui y sont mentionnées ;

« 4° Le retrait définitif de la licence, des catégories et qualifications qui y sont indiquées avec interdiction, le cas échéant, d'en solliciter de nouveau la délivrance à titre définitif ou pendant une durée déterminée par la décision de sanction.

« III. – Le ministre chargé de l'aviation civile peut suspendre à titre conservatoire, dans l'attente de la consultation de la commission mentionnée à l'article R. 160-3, la licence de maintenance d'aéronefs, pour une durée qui ne peut excéder quatre mois, s'il estime que les manquements qui ont été portés à sa connaissance sont de nature à mettre gravement en cause la sécurité aérienne. Il prononce, après avis de la commission, une décision définitive de sanction avant la fin de la suspension. »

Art. 5. – L'article R. 160-2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. R. 160-2.* – Les manquements mentionnés à l'article R. 160-1 sont constatés par les fonctionnaires et agents énumérés à l'article L. 150-13 et font l'objet de procès-verbaux. Ces procès-verbaux sont notifiés dans le délai d'un an à compter de la commission des manquements à la ou aux personnes concernées et transmis au ministre chargé de l'aviation civile. La notification indique le montant maximal de l'amende ou le degré maximal de la sanction encourue. La ou les personnes concernées sont invitées à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de cette notification.

« A l'expiration de ce dernier délai et préalablement au prononcé des amendes et sanctions prévues à l'article R. 160-1, le ministre chargé de l'aviation civile saisit pour avis la commission mentionnée à l'article R. 160-3. La ou les personnes concernées par cette saisine en sont informées.

« Les décisions du ministre mentionnées à l'article R. 160-1 sont notifiées à la ou aux personnes concernées.

« Les amendes sont recouvrées comme les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine. »

Art. 6. – Il est ajouté à l'article R. 330-20 deux paragraphes ainsi rédigés :

« 6. Soit ne respecte pas les obligations à l'égard des passagers fixées par les dispositions du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol ;

« 7. Soit ne respecte pas les obligations de fourniture des renseignements statistiques sur son trafic prévues à l'article R. 330-3. »

Art. 7. – I. – Au premier alinéa de l'article R. 330-21, les mots : « énumérés à l'article L. 150-13 » sont remplacés par les mots : « énumérés à l'article L. 330-10 ».

II. – Au second alinéa de l'article R. 330-21, les mots : « R. 160-13 » sont supprimés.

Art. 8. – A l'article R. 330-22, après les mots : « ne peut excéder » sont insérés les mots : « , par manquement constaté, ».

Art. 9. – Après l'article R. 330-22, il est ajouté deux articles R. 330-23 et R. 330-24 ainsi rédigés :

« *Art. R. 330-23.* – La commission prévue à l'article L. 330-10 est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile ou, pour le personnel placé sous son autorité, par le ministre de la défense. Elle mentionne l'objet du commissionnement et la circonscription géographique dans laquelle l'agent commissionné a vocation, en raison de son affectation, à constater les infractions ou manquements.

« *Art. R. 330-24.* – Les agents habilités en application de l'article R. 330-23 prêtent serment devant le tribunal de grande instance de leur résidence administrative. »

Art. 10. – A l'article R. 160-4, le mot : « onze » est remplacé par le mot : « douze » et les mots : « , ce dernier comportant deux formations distinctes » sont supprimés.

Art. 11. – A l'article R. 160-5, les mots : « un membre de l'inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie » sont remplacés par les mots : « un membre du conseil général des ponts et chaussées ».

Art. 12. – L'article R. 160-6 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. R. 160-6.* – Le collège spécialisé, dont les membres sont nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, comporte quatre formations, respectivement intitulées " Aéronefs ", " Transport aérien "

Ce document est la propriété du GSAC. Il ne peut être utilisé, reproduit ou communiqué sans autorisation préalable.

" Maintenance des aéronefs " et " Passagers ", constituées afin de statuer sur des manquements aux dispositions des livres Ier ou III. Ces formations comprennent six membres titulaires et un nombre égal de suppléants. Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile fixe pour chacune de ces formations la liste des manquements dont, réunie avec le collège permanent, elle peut connaître.

« La formation " Aéronefs " comprend :

« 1° Quatre représentants des transporteurs aériens ou de leurs organisations professionnelles, dont un représentant des compagnies non établies en France desservant le territoire national, et un représentant de l'aviation générale ;

« 2° Un représentant des exploitants d'aéroports.

« La formation " Transport aérien " comprend :

« 1° Quatre représentants des transporteurs aériens ou de leurs organisations professionnelles, dont un représentant des exploitants d'hélicoptères, et un représentant de l'aviation générale ;

« 2° Un représentant des exploitants d'aéroports.

« La formation " Maintenance des aéronefs " comprend :

« 1° Deux représentants des organisations professionnelles représentatives des entreprises employant des titulaires de licences de maintenance d'aéronef ;

« 2° Un représentant des fédérations françaises aéronautiques et sportives ;

« 3° Trois représentants des organisations syndicales représentatives des personnels des activités de maintenance aéronautique.

« La formation " Passagers " comprend :

« 1° Deux représentants des transporteurs aériens ou de leurs organisations professionnelles, dont un représentant des compagnies non établies en France desservant le territoire national ;

« 2° Un représentant des agents de voyages désigné sur proposition du ministre chargé du tourisme ;

« 3° Un représentant des exploitants d'aéroports ;

« 4° Deux représentants des passagers du transport aérien. »

Art. 13. – Après l'article R. 160-7, il est inséré un article R. 160-7-1 ainsi rédigé :

« *Art. R. 160-7-1.* – Les fonctions de membre de la Commission administrative de l'aviation civile sont exercées à titre gratuit. Toutefois, les membres de la commission peuvent être remboursés de leur frais de déplacement dans les conditions fixées pour les déplacements temporaires par le décret n° 2006-781 du 3 juillet 2006 fixant les conditions et les modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements temporaires des personnels civils de l'Etat. »

Art. 14. – A l'article R. 227-1, les mots : « un membre de l'inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie » sont remplacés par les mots : « un membre du conseil général des ponts et chaussées ».

Art. 15. – Il est ajouté à l'article R. 131-6 un second alinéa ainsi rédigé :

« Lorsqu'elle porte sur l'utilisation d'aéronefs pour du travail aérien, l'autorisation spéciale et temporaire mentionnée à l'alinéa précédent est délivrée par le préfet de région, dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. »

Art. 16. – I. – Il est ajouté au I de l'article R. 330-6 un alinéa ainsi rédigé :

« Les dispositions du I sont applicables sous réserve de celles de l'article R. 330-19-1. »

II. – Au début du premier alinéa du I de l'article R. 330-8 le mot : « Les » est remplacé par les mots : « Sous réserve des dispositions de l'article R. 330-19-1, les ».

III. – Au dernier alinéa de l'article R. 330-12, les mots : « mentionnée à l'article R. 330-1 » sont remplacés par les mots : « qui l'a délivrée ».

Art. 17. – L'article R. 330-19 est ainsi modifié :

Les mots : « et l'autorisation d'exploiter des services aériens mentionnés aux articles L. 330-1 et L. 330-2 sont délivrées, suspendues et retirées » sont remplacés par les mots : « est délivrée, transformée en licence temporaire, suspendue et retirée ».

Les mots : « et, le cas échéant, du siège social » sont supprimés.

Les mots : « ou si son chiffre d'affaires annuel dépasse un montant équivalant à 3 millions d'écus » sont remplacés par le mot : « internationaux ».

Le deuxième alinéa est supprimé.

Au dernier alinéa, les mots : « transformée en licence temporaire, » sont ajoutés entre les mots : « délivrée, » et « suspendue ».

Art. 18. – Après l'article R. 330-19, il est ajouté un article R. 330-19-1 ainsi rédigé :

« Le préfet de région compétent pour délivrer la licence d'exploitation à un transporteur aérien visé à l'article R. 330-19 accorde à ce transporteur l'autorisation d'exploiter des services aériens prévue par l'article L. 330-2, celle d'utiliser un aéronef immatriculé à l'étranger prévue par l'article R. 330-4, ainsi que celle prévue à l'article R. 330-9.

Ce document est la propriété du GSAC. Il ne peut être utilisé, reproduit ou communiqué sans autorisation préalable.

« Les programmes d'exploitation des transporteurs aériens mentionnés à l'article R. 330-19 sont soumis à dépôt préalable ou à l'approbation du préfet de région dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. »

Art. 19. – Au B du titre II de l'annexe au décret n° 97-1198 du 19 décembre 1997 susvisé, la liste des mesures prises par le ministre chargé de l'aviation civile en application du code de l'aviation civile est modifiée et complétée comme suit :

1	Autorisation spéciale et temporaire accordée aux aéronefs étrangers pour circuler au-dessus du territoire français, sauf lorsqu'elle porte sur l'utilisation d'aéronefs pour du travail aérien.	Article R. 131-6.
2	Sanctions administratives prises après avis de la commission administrative de l'aviation civile.	Articles R. 160-1, R. 330-20 et R. 330-22.
3	Délivrance, transformation en licence temporaire, suspension et retrait de la licence d'exploitation de transporteur aérien, sauf pour les entreprises exploitant exclusivement des aéronefs d'une masse maximale au décollage inférieure à 10 tonnes ou d'une capacité de moins de 20 sièges et n'exploitant pas de services réguliers internationaux.	Article R. 330-1.
4	Approbation préalable des programmes d'exploitation des services aériens au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire national, sauf pour les transporteurs aériens français exploitant exclusivement des aéronefs d'une masse maximale au décollage inférieure à 10 tonnes ou d'une capacité de moins de 20 sièges et n'exploitant pas de services réguliers internationaux.	Article R. 330-8.
6	Autorisation, pour les transporteurs titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par la France, d'exploiter un aéronef immatriculé à l'étranger ou des services aériens au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire national, dans le cadre d'accords commerciaux aux termes desquels le transporteur contractuel n'est pas le transporteur de fait, sauf pour les entreprises exploitant exclusivement des aéronefs d'une masse maximale au décollage inférieure à 10 tonnes ou d'une capacité de moins de 20 sièges et n'exploitant pas de services réguliers internationaux.	Articles R. 330-4 et R. 330-9.
7	Octroi, renouvellement ou retrait de l'autorisation d'exploiter certains services intérieurs ou internationaux (extracommunautaires) pour les transporteurs établis en France, sauf pour les entreprises exploitant exclusivement des aéronefs d'une masse maximale au décollage inférieure à 10 tonnes ou d'une capacité de moins de 20 sièges et n'exploitant pas de services réguliers internationaux.	Article R. 330-6.
22	Nomination d'un coordonnateur pour l'attribution des créneaux horaires sur un aéroport coordonné ou d'un facilitateur d'horaires sur un aéroport à facilitation d'horaires. Nomination du comité de coordination.	Article R. 221-12.
25	Délivrance de la licence de maintenance d'aéronefs.	Article R. 133-17.
26	Délivrance de la qualification permettant l'exercice des fonctions assurant le service d'information de vol et d'alerte.	Article R. 133-18.

Art. 20. – Les dispositions de l'article R. 131-6 sont applicables à la collectivité territoriale de Mayotte. Pour l'application des dispositions de cet article à la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon et à la collectivité départementale de Mayotte, les mots : « préfet de région » sont remplacés par le mot : « préfet ».

Sous réserve du précédent alinéa, les dispositions du présent décret ne sont pas applicables à la collectivité départementale de Mayotte et à la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Art. 21. – Les articles R. 160-12 et R. 160-13 du code de l'aviation civile sont abrogés.

Art. 22. – La ministre de la défense, le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et le ministre de l'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 14 mai 2007.

DOMINIQUE DE VILLEPIN

Par le Premier ministre :

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,
DOMINIQUE PERBEN

La ministre de la défense,
MICHÈLE ALLIOT-MARIE

Ce document est la propriété du GSAC. Il ne peut être utilisé, reproduit ou communiqué sans autorisation préalable.

Le ministre de l'outre-mer,
HERVÉ MARITON

Ce document est la propriété du GSAC. Il ne peut être utilisé, reproduit ou communiqué sans autorisation préalable.